15e Année * N° 708

Le Numéro : 30 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

13 Avril 1912

VIE AU GRAND AIR

Ce numéro contient UN SUPPLÉMENT de 4 pages en couleurs

Ce numéro contient UN SUPPLÉMENT de 4 pages en couleurs

CRUPELANDT, VAINQUEUR DE PARIS-ROUBAIX

La course cycliste, Paris-Roubaix, a été remportée par le Roubaisien Crupelandt en 8 heures 30.
(Détails techniques : bicyclette "La Française-Diamant", pneumatiques Dunlop).

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MUGUET ULTRA PERSISTANT **BRISE DE MAI** ED. PINAUD

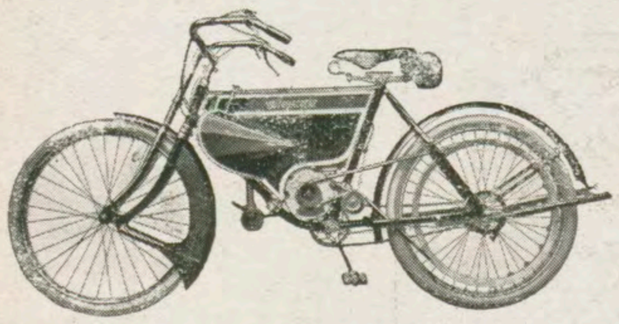
Pneu Diamond

THE DIAMOND RUBBER C° of New-York

Téléphone : 540-72 — *5, Rue Denis-Poisson, PARIS* — Téléphone : 540-72

"MOTOSACOCHE"

La Reine des Bicyclettes à Moteurs



(Type un cylindre)

MODÈLES 1912

1 cylindre 2 HP (64×90)
2 cylindres 3 HP (54×75)

2 vitesses, débrayage, transmission par chaîne, mise en marche par manivelle.

La "MOTOSACOCHE"
Société Anonyme, GENÈVE (Suisse)
Paul MUNCH, Représentant
2, Avenue Alphand, 2
PARIS (16e)

GENTLEMEN !!!

Exigez la véritable bicyclette

COVENTRY ROYAL

Partout copiée, nulle part égalée

La grande Triomphatrice des "Reliability Trials" 1912

TOUCHET & DUPIEUX 13, Passage Ruelle, 28, Rue de la Chapelle, PARIS

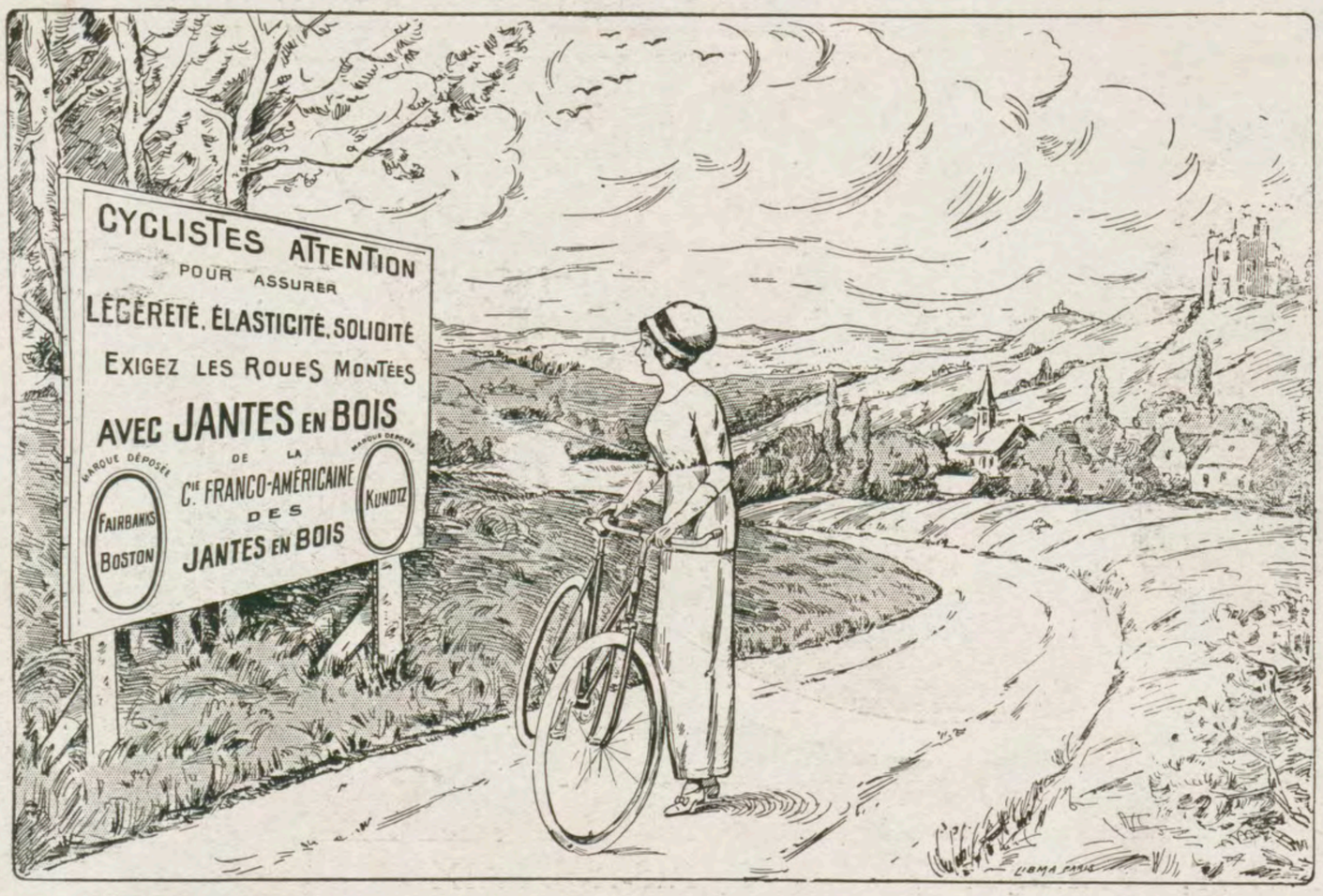
COVENTRY ROYAL MADE BY COVENTRY WORKS LTD BIRMINGHAM

VENDRE A AMIABLE **CANOT AUTOMOBILE** dénommé « Courlis »
marré à Port-Marly, sur la Seine, du type Deschamps, Sartrouville. Longueur, 6 m. 50. Largeur, 1 m. 60. oteur Delaunay-Belleville, 12-14 HP. S'ad. pour tous nseignements, à M. Vassor, 3, r. Corneille à Tours.

Envoi Franco du Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT DUPONT
Fabricant, breveté s. g. d. g.
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Aucune Succursale

PLAQUES RADIO-BROM GUILLEMINOT ULTRA-RAPIDES



Officiers Ministériels

Propriété à Paris **AV. DAUMESNIL** 34 et 36, et ru Legraverend, 6 Cce : 904 m. M. à p. : 300.000 fr. Adj. s. 1 enc. Ch. n mai. S'ad Me DITTE et HUGUENOT, not. 50, r. La Boë

PETIT CHATEAU DE MORSANG à Morsang-su Seine, à 6 k Corbeil, libre. Cce : 2 h. M. à p. : 50.000 fr. Adj. s. 1 enc Ch. n. Paris, 30 avril. S'ad. Me LAVOIGNAT, not., 5, r. Aub

CHATEAU de Maison Rouge, à Gagny St. Louis XIII, comm. dépend. Parc. pêche. Cce : 10.442 m. M. à p. : 50.000 f.

Maison à Paris **RUE DE JUSSIEU** 31. Cce : 618 m. Rev b 15.100 fr. M. à pri 150.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, 30 avril 19 S'adr. à Me THÉRET, not. Paris, 24, boul St.-Den

Chemins defer de Paris á Lyon et à la Méditerranée. — *Voyages, á itinéraires facultatifs, de France en Algérie, en Tunisie, en Corse et aux Echelles du Levant ou vice-versa.*

Carnets individuels ou collectifs, 1re, 2e et 3e classes, délivrés pour voyages pouvant comporter des parcours sur les réseaux métropolitains, départementaux (réseau de la Corse), algériens et tunisiens, ainsi que sur les lignes maritimes desservies par la Compagnie Générale Transatlantique, par la Compagnie de Navigation mixte (Compagnie Touache), par la Société Générale de Transports Maritimes à vapeur, par la Compagnie Marseillaise de Navigation à vapeur (Fraissinet et Compagnie) ou par la Compagnie des Messageries Maritimes. Ces voyages doivent comporter, en même temps que des parcours français, soit des parcours maritimes, soit des parcours maritimes et algériens, tunisiens ou corses.

Minimum de parcours sur les réseaux métropolitains : 300 kilomètres.

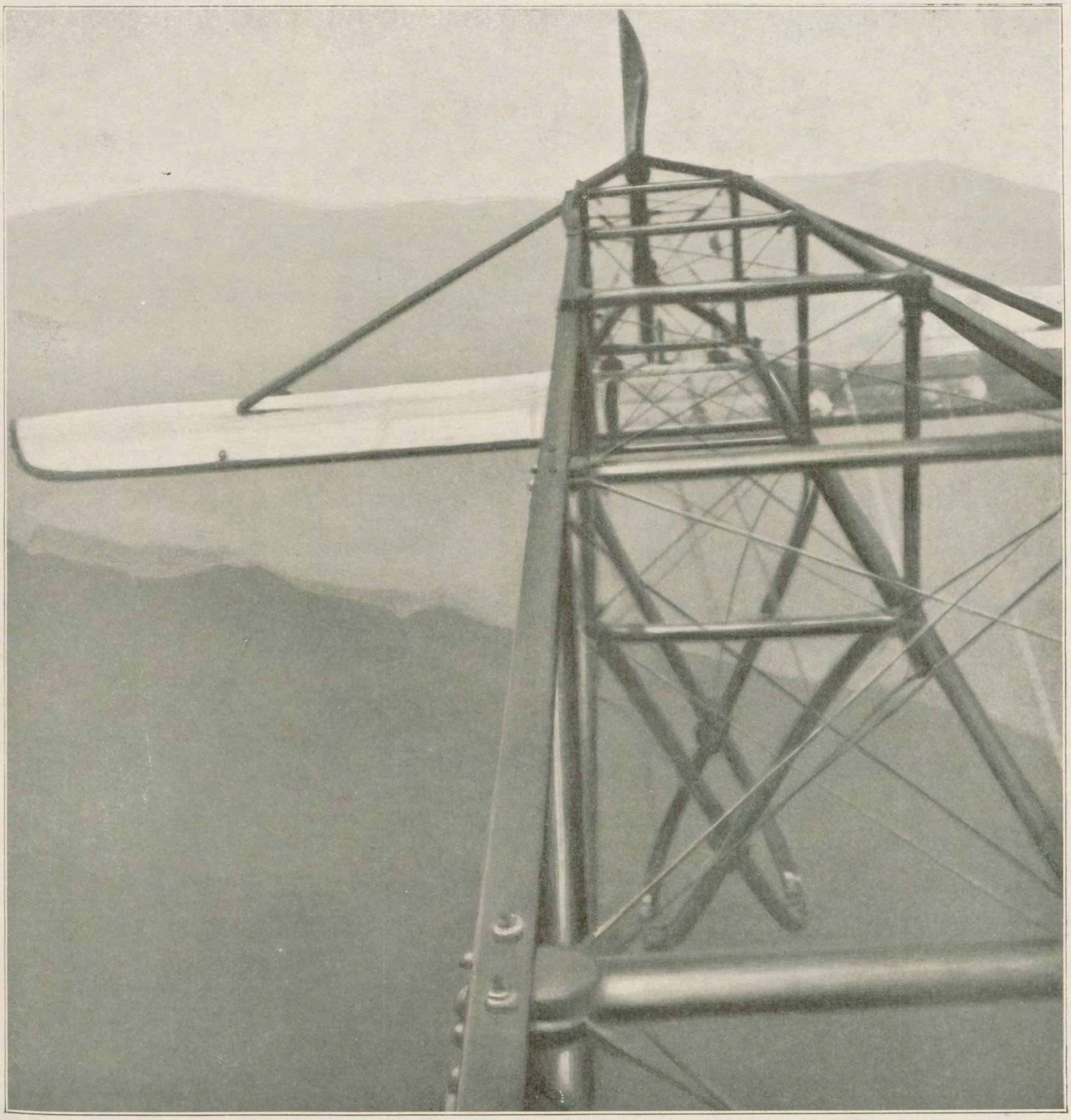
La Vie au Grand Air

N° 708 — 13 Avril 1912

ABONNEMENTS :
France . . . . . 24 francs.
Étranger. . . . . 28 —
Changement d'adresse 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie April 13 th 1912

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numero et reçoivent en outre gratuitement les numeros spéciaux et de nombreuses primes

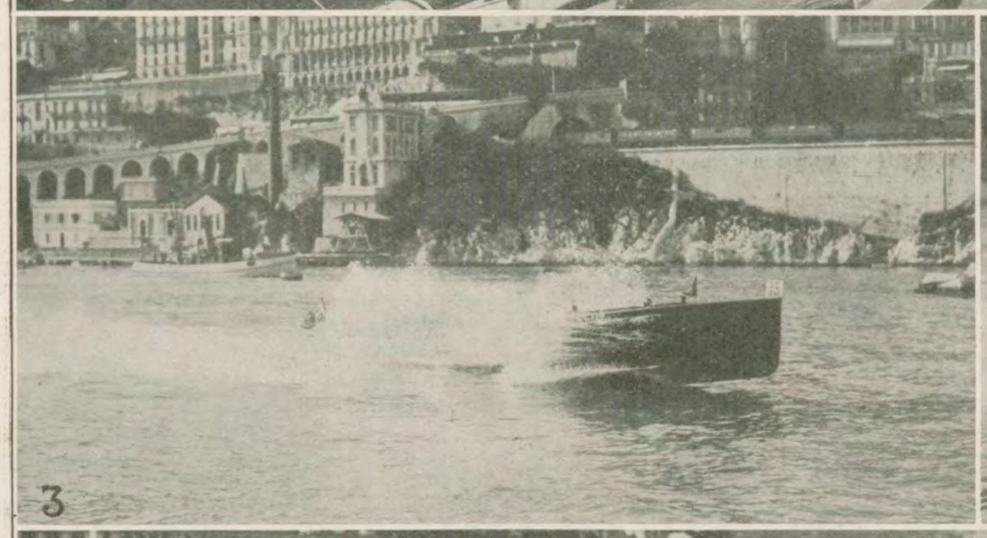


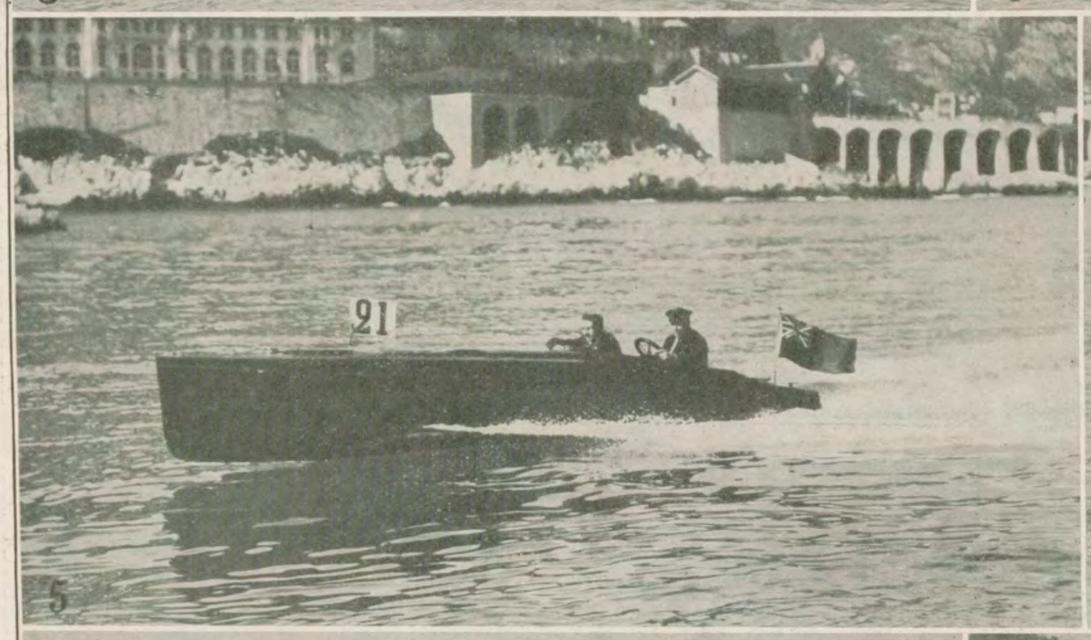
A 2.000 MÈTRES D'ALTITUDE, GARROS PHOTOGRAPHIE LES MONTAGNES (1)

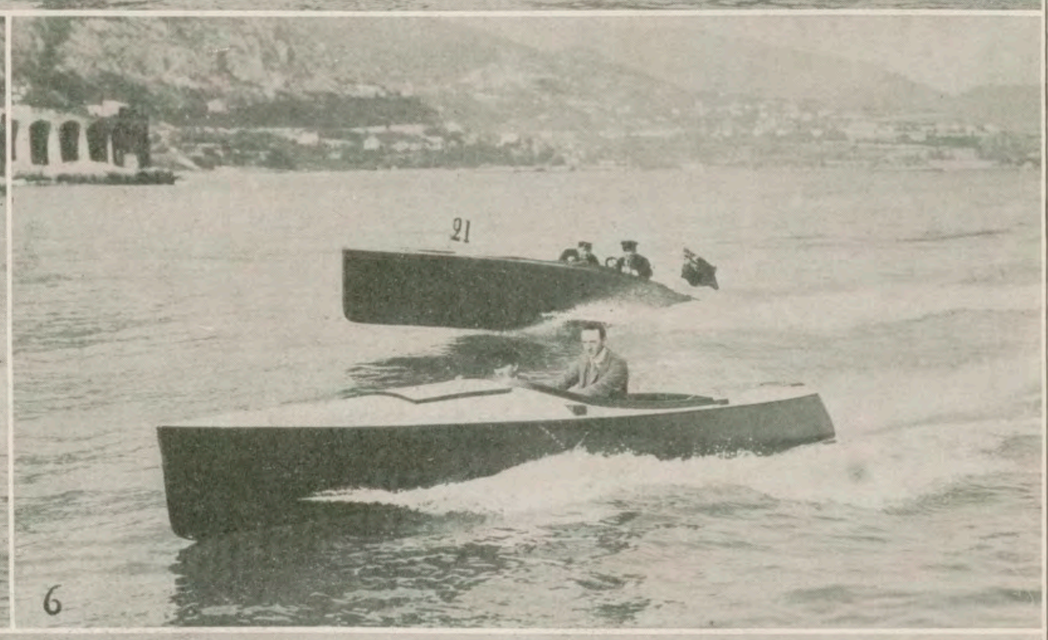
Le fameux virtuose Roland Garros nous a envoyé de Rio de Janeiro des photographies qu'il a prises alors qu'il évoluait. Celle que nous publions, il l'a faite au cours de son voyage Rio-Pétropolis et retour, alors que, surplombant les montagnes, il était à 2.000 mètres d'altitude. Il a eu l'audace d'abandonner sa direction et de se retourner pour faire son cliché qui montre, d'après la position du fuselage, que le Blériot était en vol piqué. (*Détails techniques : monoplan Blériot, moteur Gnôme*).

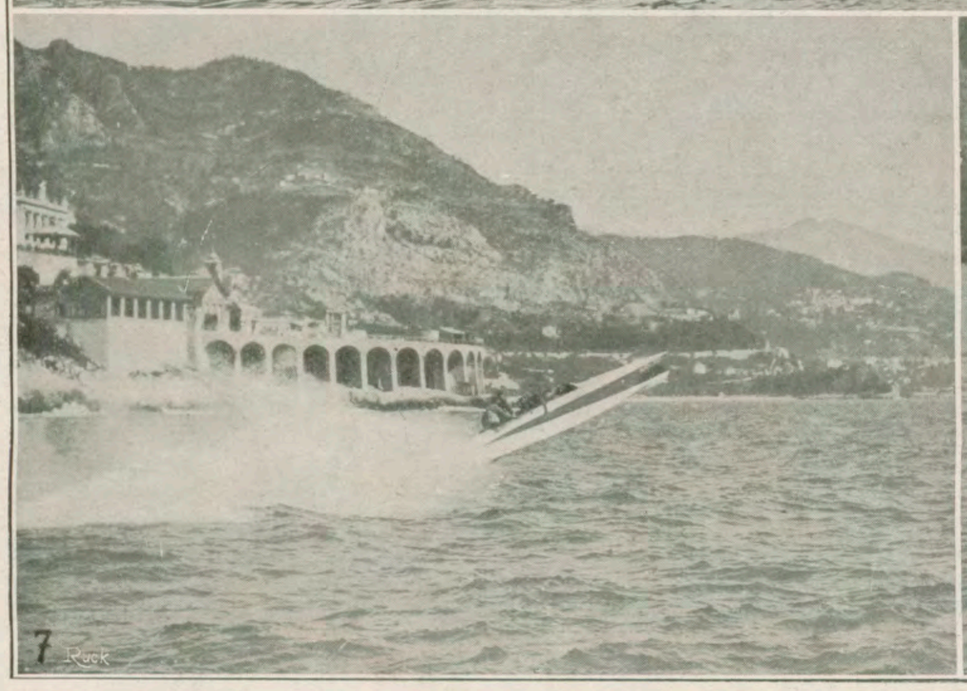
(1) Voir la double page

LES CANOTS AUTOMOBILES A MONACO









LES ESSAIS DE QUELQUES CONCURRENTS

1. Vue générale de l'exposition des canots. — 2. Inauguration par le fils du Prince de Monaco qu'accompagne notre collaborateur Georges Prade. — 3. Le *Tyreless* en vitesse. — 4. Un essai du *Cordon-Rouge III*. — 5. Le *Dyack* en vitesse. — 6. Un match entre le *Dyack* et l'*Angelo*. — 7. Le *Saurer Lurssen*, lancé à plus de 60 kilomètres à l'heure, est soulevé par une lame et le capot est arraché par le choc. — 8. Une vue de l'entraînement.

SOMMAIRE

Crupelandt, vainqueur de Paris-Roubaix.. Couverture
A 2,000 mètres d'altitude, Garros photographie les montagnes .. 253
Les canots automobiles à Monaco .. 254
L'organisation de l'aviation maritime, par André Beaumont .. 255
Les grandes courses d'aéroplanes, par Em Hélen .. 255
Vision de rêve, par Georges Prade .. 255
Carpentier for ever, par Jacques Mortane .. 256
Les truquages du duel, par J Stahl .. 256
A la conquête de l'air et de l'eau .. 257
Londres-Paris avec passagère .. 257
Le Carnet du sportsman .. 258
Le match Carpentier-Gunther .. 259
France-Angleterre en hockey .. 259
Le virtuose de l'air Roland Garros à Rio-de-Janeiro 260-261
La réouverture du Parc .. 262
Le match France-Angleterre, par Géo Lefèvre .. 263
Les déshérités, par Jean Auger .. 263
La culture physique chez l'homme, par le Dr Heckel .. 263
Le Petit Dictionnaire Sportif .. 264
Le Bloc-Notes de la semaine .. 265
Le Prix Juigné, par René Riondet .. 266
Longchamp est ouvert, par Stuart .. 266
Les courses d'Auteuil .. 267
La semaine de plat .. 268
La vie d'un Champion du Ring. par Jim Jeffries .. 269
Notre concours de Jeffries .. 270
L'Angleterre bat la France en rugby .. 271
Crupelandt remporte le 17e Paris-Roubaix .. 272-273
La rencontre France-Angleterre .. 274

AVIATION

L'organisation de l'aviation maritime

Il faut avant tout créer un corps d'aviateurs marins et faire des expériences de haute mer.

Sur quoi repose aujourd'hui notre aviation militaire, c'est-à-dire le modèle que désirent imiter toutes les puissances soucieuses de doter leur armée des moyens modernes de combattre ?

Il faut bien le dire, notre aviation militaire n'existe aujourd'hui que parce que nous possédons une phalange d'officiers aviateurs remarquables. Et c'est bien ainsi que l'avait pressenti l'inspecteur permanent de l'Aéronautique, quand il porta, avant tout, son effort sur la formation du plus grand nombre de pilotes possible, quand, avant de faire de beaux rapports et de belles études sur le papier, il envoya, avec une confiance clairvoyante, tant de jeunes officiers dans les champs d'aviation pour s'y faire breveter, puis de là dans les camps militaires et aux manœuvres pour s'y exercer et y faire les expériences militaires qui devaient faire éclater aux yeux de tous, la nécessité de l'organisation et de la stabilisation du service qu'il avait été chargé de fonder. Peut-on s'étonner dans ces conditions que l'organisation du service ait suivi sa création ? Il semble, au contraire, que tout paradoxal que cela puisse paraître, c'était dans le cas présent, l'ordre logique des choses, et c'est pour cela que, sans avoir un corps organisé, nous possédons tout de même un service dont l'utilité et l'efficacité apparaissent désormais comme incontestables.

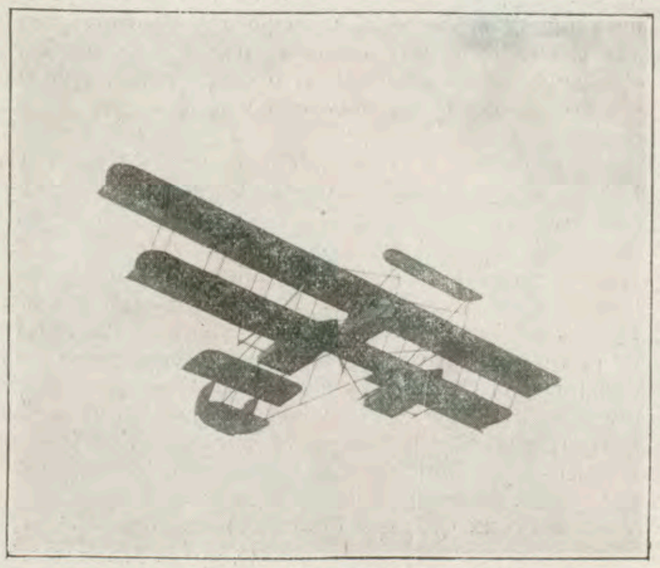
Donc, pour nous résumer sur ce premier point : si nous avons aujourd'hui une aviation militaire, c'est parce qu'on a commencé par faire de la pratique, en apprenant aux pilotes à se servir magnifiquement d'appareils imparfaits, puis qu'on s'occupe, en second lieu, de coordonner les éléments reconnus utilisables, afin d'en former un service organisé. Voilà la marche suivie par la guerre, et qui, nous osons le dire, a donné quelques résultats !

Or, aujourd'hui, il s'agit d'organiser de même l'aviation maritime ; les expériences récentes de Paulhan, autour de l'escadre de la Méditerranée, au golfe Juan, le concours des hydro-aéroplanes à Monaco, ont ouvert les yeux du public sur cette branche de notre aéronautique militaire et il semble que l'on veuille lui accorder enfin quelque crédit. M. Joseph Denais, conseiller municipal de Paris, et député de la Seine, auteur d'un projet de loi sur l'aéronautique militaire, a, paraît-il, l'intention de discuter cette partie du programme de notre aviation nationale et par suite de son intervention (qu'elle soit dans un sens ou dans un autre), de donner enfin au corps des aviateurs marins une existence réelle, qu'il semble ne pas posséder encore, et, cependant, voilà bientôt deux ans qu'il y a des officiers de marine aviateurs !

Et l'on va commencer par discuter longuement sur la question de savoir si l'aviation maritime doit être rattachée à l'administration de la guerre ou si on doit la rendre autonome. Pour moi, il n'y a pas de doute possible, elle doit être...

Mais qu'importe mon opinion ! avant tout, il lui faut exister, et, pour cela, au lieu de l'organiser sur le papier, il faut la créer sur la mer, sur nos plages, sur les ponts de nos navires, il faut faire des expériences, en un mot, des expériences maritimes, pas des expériences de lacs ou de rivières, comme celles qui viennent d'être faites à Monaco, mais des expériences de haute mer ! Ah ! si le concours des hydro-aéroplanes de Monte-Carlo s'était adjoint un ou plusieurs officiers de marine aviateurs, et ils avaient tous leur place désignée dans cette compétition, de même que dans les premiers meetings d'aviation terrestre, on envoyait officiellement des aviateurs militaires, non pas pour gagner des prix, mais pour prendre goût à l'aviation, pour vivre dans l'ambiance bienfaisante et féconde de la science nouvelle, pour en rapporter les connaissances et les convictions qui ont réellement servi de point de départ et de raison d'être à notre enthousiasme actuel, si on avait pris, dis-je, dans le comité d'organisation du concours des hydro-aéroplanes un officier de marine aviateur, il aurait immédiatement demandé et obtenu qu'une épreuve d'abordage sur le pont d'un navire, fût faite par les concurrents. L'épreuve aurait été faite, elle aurait probablement donné des résultats heureux, parce que nous ne sommes évidemment pas plus maladroits qu'en Amérique, et tout le monde y aurait gagné. La Marine, d'abord, puisqu'elle aurait enfin vu manœuvrer sous ses yeux un appareil capable de lui rendre des services en pleine mer, et les constructeurs, parce que, vraisemblablement, ils auraient eu un nouveau client, et un client qui peut devenir sérieux, très sérieux !

Dernièrement paraissait dans le *Journal* un article de notre collaborateur Georges Prade : il y était question de mettre Berlin à portée de vol d'aéroplane, comme Paris est à une portée d'aéroplane pour un appareil partant de la frontière Allemande.



UN HYDRO-AÉROPLANE EN VOL.

Eh ! bien c'est évidemment par la mer que grâce à notre alliance avec l'Angleterre nous y parviendrions. Mais il me semble que l'hydro-aéroplane en tant qu'instrument d'éxécution n'est pas plus indiqué qu'un simple aéroplane terrestre pouvant d'ores et déjà prendre son essor et se poser sur le pont d'un navire.

Si nous voulons avoir une aviation maritime, ayons d'abord des aviateurs marins, et consultons-les, ils sauront bien nous indiquer par la pratique de leurs exercices et de leur expérience les appareils dont ils ont besoin.

Donc, accorder plus de crédit aux officiers de marine qui s'occupent du problème de la navigation aérienne (d'une importance capitale pour notre marine) et leur accorder non pas seulement plus de crédits financiers, mais surtout plus de crédit moral, plus de confiance, ensuite les regarder agir, les encourager, ne pas les laisser se rebuter par des débuts pénibles ; les grands oiseaux de mer ont commencé par barbotter au creux des rochers avant de s'envoler sur leurs puissantes ailes au-dessus des larges houles de l'Océan ; enfin leur donner un peu d'autonomie ; la poule qui a couvé des canards est bien un peu inquiète quand elle voit ses petits s'aventurer pour la première fois au bord de la rivière, mais les canetons finiront tôt ou tard par s'affranchir de la tutelle de la mère qui pourtant leur a donné la vie.

Et alors seulement, nous pourrons songer à organiser, réglementer et administrer suivant une doctrine immuable les éléments épars de cette force nouvelle qui sera un jour pour nos escadres la vigie invisible qui voit tout.

André Beaumont.

Les grandes courses d'aéroplanes

Ce sont les concours d'appareils militaires qui sont les plus essentiels.

Les grandes courses aériennes sont nécessaires au progrès de l'aviation. Sans elles, on ne peut escompter le succès final vers lequel nous approchons chaque jour. A l'heure actuelle, tous les problèmes sont résolus et nous devons considérer l'aéroplane sous différentes formes :

1° Le type militaire qui passe avant tout et qui lui-même se divise en trois classes, à savoir : *a*) L'aéroplane éclaireur qui doit être monté le plus légèrement possible et posséder la plus grande vitesse avec les moyens les plus pratiques de départ et d'atterrissage. Il doit être commode à tous les points de vue, y compris la mise en marche de l'appareil ; *b*) L'aéroplane d'attaque qui doit être une machine pouvant enlever un certain nombre de projectiles, tout en étant assez rapide pour éviter l'ennemi ; *c*) L'aéroplane-camion servant à assurer la communication entre les corps d'armée, à faire le service postal, transporter les ravitaillements. Il nécessite donc une grande puissance et beaucoup de robustesse, bien entendu, au détriment de la vitesse.

Les bases que nous possédons actuellement, empêchent de réunir toutes ces qualités sur un seul appareil.

Tout poids transporté a un équivalent, c'est une loi indéniable. Il est certain que, pour une même puissance, si on augmente la vitesse de l'aéroplane, on augmente, en même temps, le poids transportable. C'est ce qu'a confirmé Orville Wright, lorsqu'il a volé pour la première fois avec un passager : il avait augmenté le pas de l'hélice.

Tels sont les points qui doivent être étudiés et approfondis pour l'aéroplane militaire, à mon avis. On ne saurait trop encourager les recherches et je crois qu'il serait absolument nécessaire que des concours permissent aux constructeurs d'orienter leurs efforts dans ce sens. C'est, en effet, l'appareil de l'armée qui doit surtout nous intéresser. C'est vers lui que doivent se diriger tous les perfectionnements. Il faut qu'il réunisse toutes les qualités qui seront mises en œuvre en cas de guerre : vitesse, solidité, possibilité d'enlever des poids importants. Et comme tous ces desiderata ne peuvent se trouver sur le même engin, il serait préférable, qu'au lieu de chercher à établir un mauvais appareil essayant de tout concilier, on organise diverses épreuves ouvertes à chacun des systèmes que j'a énumérés et qui me semblent absolument nécessaires si on veut établir une flotte aérienne militaire complète.

A l'aéroplane civil, on demande, non pas tant d'être capable de pouvoir fournir de grandes randonnées, mais de présenter un certain degré de confortable. Je parle, bien entendu, de l'appareil du touriste et non de celui du professionnel. Car, soyez-en certains, les voyages d'agrément par air, remplaceront les promenades en automobiles, dans un avenir plus rapproché qu'on ne le suppose communément ; ses caractéristiques sont les suivantes : vitesse, commodité, et surtout sécurité, point pour lequel rien ne doit être négligé.

A mon avis, selon le perfectionnement qu'on voudra obtenir dans telle ou telle classe d'appareils, il faudra organiser une course spéciale, convenant uniquement à la catégorie que l'on désire améliorer. Et, dans chacune de ces épreuves, plus il y aura de complications, plus les difficultés seront grandes pour les constructeurs, meilleurs seront les résultats.

Emmanuel Hélen.

YACHTING-AUTOMOBILE

Vision de rêve

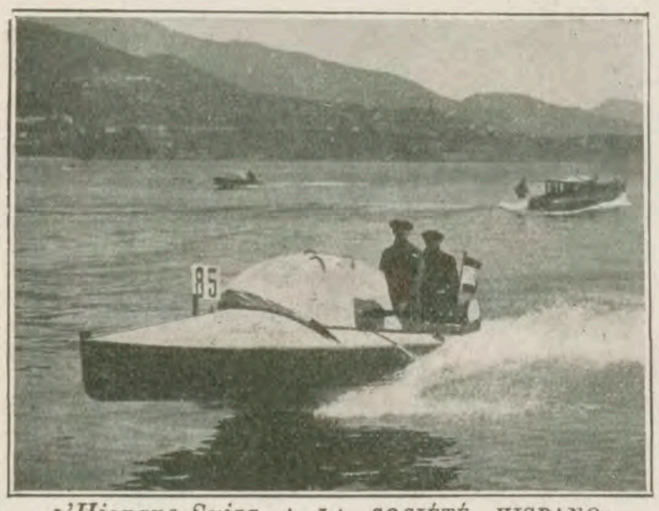
L'éclosion des locomotions futures

Au moment où j'écris ces lignes, les canots tournent encore dans la baie de Monaco. Des gerbes d'écume blanche jaillissent de tous côtés sur la mer bleue, étrangement bleue comme elle est ici. Au-dessus des mers, au-dessus des canots, tournoyant comme un oiseau de proie, serrant ses vols, l'hydro-aéroplane de Renaux, ayant à bord un photographe et le cinématographe, se promène lentement.

En vérité, l'on croit rêver.

Voici que l'eau sur laquelle s'épanouit la première civilisation, à la surface de laquelle l'humanité fit ses premiers pas, redevient l'espoir des locomotions futures. Du transatlantique lourd, gigantesque et

puissant qui résiste à l'eau par sa seule masse, par l'épaisseur de ses bordages, et dont les 50.000 chevaux labourent la mer, jusqu'à l'oiseau léger de nos rêves, né d'hier, l'hydro-aéroplane, que de bouleversements profonds et quelle gamme insensible! Voici d'abord les grands canots ou petits yachts qui abondent ici à l'exposition. Il y a toute la catégorie des « auxiliaires », beaux bateaux de mer, comme l'*Amaryllis* du comte d'Hautpoul, qui est venu de Corse à Monaco et qui promène sur la Méditerranée ses luxueuses cabines d'acajou; il y a des immenses canots comme *Nina d'Asti*, à sa charmante propriétaire, *Cocorico* à M. Pourtalès, *Nochette* à M. Frilet, une autre *Amaryllis* à M. Mouchotte, il y a la cavalerie demi-légère, lourde encore quoique rapide, des cruisers rapides, ils dépassent cette année 60 kilomètres à l'heure, avec toute la flottille des *Despujols* et des *Saurer* auxquels s'opposent les *Picker*, les *Deschamps*; il y a la cavalerie plus légère encore des *Grégoire*, *Labor*, *Hispano-Suiza*, petits canots de 6m. 50 qui dépassent 40 kilomètres à l'heure. Il y a des 21 pieds anglais à moteurs de 20 chevaux: sept canots identiques, de vitesses presque égales, gréés en automobile, avec le volant incliné, les pédales de débrayage et les sièges. Il y a la poussière navale des petits « rafiots » de la côte, les trois-huit comme on les appelle ici, huit chevaux, huit mètres, huit nœuds (15 kilomètres à l'heure).



L'*Hispano Suiza* A LA SOCIÉTÉ HISPANO-SUIZA, GAGNANT DE L'OMNIUM

Voici les héros de vitesse, le magnifique *Ursula*, au duc de Westminster, la bête élégante et fine, le pur sang du Grand-Prix, battant pavillon royal, et filant sans bruit à 70 kilomètres à l'heure de toute la vitesse, de toute la puissance de ses 800 chevaux; derrière lui viennent l'autre champion anglais *Tyreless*, le champion italien *Sciata*, soulevant des gerbes d'écume.

Quittant déjà presque l'eau, glissant à sa surface sans y entrer, voici les hydroplanes, la *Motocratie* et le *Pistil* à M. Barriquand et le *Sigma* à M. R. de Soriano. Au-dessus d'eux, passe Renaux qui commence comme eux et peu à peu devient oiseau. Et réellement l'avenir s'annonce amusant pour tous ceux qui aiment l'eau, qui adorent les rivières lentes et les criques profondes du bord de la mer.

Oui, ce sera amusant, parce que la rivière va redevenir, avec ces engins nouveaux, un peu la grande route qu'elle était autrefois. Plus de ponts, plus de barrages: voici, mon cher Monsieur Ballif, vous qui avez soigné avec tant d'amour la question des écluses, une solution imprévue. On les supprime. L'appareil de demain, je dis l'appareil de demain au point de vue de la vente, car c'est l'appareil qui existe aujourd'hui déjà, l'appareil de demain glissera sur les fleuves, à 40 ou à 50 kilomètres à l'heure. Il y aura deux gouvernails, un pour aller de gauche à droite ou de droite à gauche, pour se diriger sur la rivière, un pour aller au-dessus. Qui donc hésitera, en descendant la Seine, à donner un coup de volant et à sauter le barrage qui le retarde? Est-ce qu'un cavalier hésite à sauter une barrière ou une haie?

C'est une petite révolution nouvelle qui commence. Nous aurons encore vu celle-là.

GEORGES PRADE.

BOXE

Carpentier for ever

Malgré la valeur de Gunther, Carpentier triomphe encore.

UNE fois de plus, Carpentier a inscrit à son record, une victoire triomphale. Il a battu, le 3 avril, le nègre Gunther de façon décisive et a réalisé, par cela même, ce que seuls, Sam Langford, Kid Mac Coy et Jack Blackburn avaient réussi. Nous avons dit, l'autre jour, ce qu'il fallait penser des autres — très rares — défaites essuyées par l'Australien. Jamais il ne nous semble avoir vu enclume aussi résistante que ce noir. Aucun des coups qu'il a encaissés n'a pu l'endormir. Son œil gauche enfla démesurément, certes, sa bouche saigna lamentablement, mais Carpentier ne put knock-outer cet adversaire de bronze. Bien au contraire, il ne parvint qu'à se fouler sa seule main valide. Depuis le second round, le pauvre Lensois fut obligé de frapper avec des membres endoloris qui grossissaient de façon inquiétante. Et, pourtant, il continuait, triomphait de sa souffrance et assénait, sur la mâchoire et la tête du nègre, des coups susceptibles de tuer un bœuf. Il fallait voir la précision de ses attaques. Plusieurs fois, à chaque reprise, on avait l'impression que Gunther allait s'écrouler à terre, fini, exténué ou bien knock-out. Nullement. Meurtri, puni, cruellement châtié, il restait là, ne se laissant pas démonter.

A peine, pour se venger, sans doute, eut-il recours plusieurs fois à des coups défendus: il frappait trop bas ou avec la tête, ce qui nuisit peut-être à la sympathie que sa belle contenance aurait dû lui attirer. On ne saurait cependant trop admirer le courage splendide, l'énergie admirable de ce noir qui encaissait toujours sans sourciller, dans l'espoir de placer le coup décisif qui lui accorderait la victoire.

Mais Carpentier est trop malin et trop adroit pour ne pas se tenir sur ses gardes, même lorsqu'il est maître de la situation. Dès que Gunther l'attaquait, il réussissait des esquives qui le mettaient à l'abri, tout en lui permettant de rentrer de façon efficace. Carpentier est bien toujours le fantastique phénomène que nous connaissions: il a beau prendre du poids, il conserve sa vitesse d'éclair et sa souplesse de félin. C'est le vrai champion sur lequel nous pouvons reposer tous nos espoirs. Il les réalisera.

Il fallait le voir, le pauvre garçon, après son match, pleurant comme un enfant, parce qu'il n'avait pas gagné par knock-out! Ils sont nombreux les pugilistes de valeur qui auraient été fiers du succès qu'il venait de remporter. A lui, cela ne suffisait pas! Il aurait voulu envoyer Gunther au pays des songes. Et c'est cette ambition, ce désir de faire mieux que tous, qui nous permettent d'avoir un homme tel que Carpentier.

Willie Lewis va venir en France pour le combattre. Et ce n'est pas sans tristesse que nous assisterons à cette rencontre: n'eût-il pas mieux valu que le prodigieux Willie restât sur son piédestal, plutôt que d'en être précipité par cet autre prodige qu'est Carpentier? Certes, ce sera un beau match, disputé par deux athlètes, dont l'un s'est assimilé le jeu de l'autre, mais je ne pense pas que Willie puisse triompher, ni même résister à la fougue de son jeune adversaire. Je gage que si le Français gagne par knock out, les spectateurs sauront consoler le vaincu par une ovation bien méritée, car, ne l'oublions pas, si nos boxeurs sont ce qu'ils sont devenus, c'est à Willie Lewis qu'ils le doivent et à ceux qui nous l'ont fait connaître.

JACQUES MORTANE.

TIR

Les truquages du duel

Comment échanger des balles sans résultat.

[M. Ringuet, ex-maître d'armes du Cercle Militaire vient de publier un ouvrage remarquable, intitulé l'*Escrime Nouvelle* Dans ce livre, très documenté, il donne la théorie et la pratique du fleuret, de l'épée et du sabre, le Code du duel, etc... Et le traité purement technique qu'il a écrit, avec sa compétence bien connue, est précédé d'une partie anecdotique, dûe à la plume alerte de P.-J. Stahl (P. Vigné d'Octon, ancien député), où est retracée l'histoire tragique et comique du duel moderne. Nous en extrayons les passages suivants.]

ET alors, père Hubert, qu'est-ce donc vraiment qui, pendant plus de trente ans, attira chez vous la foule des duellistes?

Le vieillard, à cette question, eut encore quelques secondes d'hésitation, comme s'il eût été retenu par quelque ultime scrupule; mais, redressant presque aussitôt son large front où les rides se croisaient comme des épées, et ayant essuyé d'un revers de mains les coins de sa lèvre qu'emperlaient des gouttelettes de vin blanc:

« — Après tout, fit-il, ça ne gênera personne, puisque je ne lâcherai pas de nom. »

Là-dessus, il se leva, regarda de droite et de gauche dans le vaste enclos, pour voir s'il n'y avait pas d'indiscret, et me quitta pour pénétrer dans sa maison.

Deux minutes après, il revint, portant en ses bras un assez vaste tiroir de commode qui me parut fort lourd et que recouvraient de vieux journaux. Avec des précautions infinies, il le déposa sur la table, d'où j'enlevai bouteille et verres, et il se rassit.

« — La réponse à votre question, reprit-il, elle est là-dedans; ce que je vais vous montrer vous en apprendra, sur ce que vous désirez-savoir et aussi sur le duel et les duellistes de notre temps, plus que je ne pourrais vous en dire en de longs discours, et plus aussi que ne vous en enseigneraient les bouquins les plus savants. »...

Enfin, il débarrassa le tiroir des vieux journaux qui le couvraient, et j'assistai à la plus belle, à la plus pittoresque et à la plus précise leçon de choses qu'il soit possible d'imaginer.

Il y avait là, à côté d'une demi-douzaine de pistolets, une collection de boîtes rondes en fer-blanc, aux couvercles déjà rouillés, et pareilles à celles où on loge balles et cartouches dans les tirs publics.

« — Avant toute autre explication, je dois vous dire, monsieur, que pendant trente ans, mon *Moulin Rouge* eut la spécialité des duels au pistolet. Certes, il s'y déroula de nombreux combats à l'épée, mais, je le répète, l'arme à feu était presque sa spécialité, si je puis ainsi m'exprimer...

« — Tenez, monsieur, reprit-il en s'emparant d'une couple de pistolets parmi ceux qui gisaient dans le tiroir, et en les mettant sous mes yeux, voici une arme qui fut, en matière de rencontre, la plus habile réclame pour mon établissement...

Je pris, des mains du bonhomme, le pistolet, je le tournai, le retournai, l'armai, fis jouer la détente et ne remarquai rien de particulier...

Et le père Hubert, lentement, chargea l'arme, mit la quantité normale de poudre noire, bourra, puis poussa la balle ordinaire de combat, au préalable palpée et tâtée par moi.

« — C'est parfait, fis-je, quand il eut fini; il y a là, pour un bon tireur, de quoi tuer son homme à trente pas. »

Le vieillard sourit, prit mon chapeau, appliqua dessus la gueule du pistolet et tira. Une détonation normale suivit. Alors, toujours souriant, il me rendit mon couvre-chef aussi indemne qu'avant.

Puis, ayant pressé un petit point invisible placé près de la gâchette, il tourna la gueule de l'arme vers le sol, la secoua et fit tomber le projectile sur la pointe de mes souliers.

Ne connaissant pas encore le pistolet à soupape, je fus, à quoi bon le cacher, littéralement ahuri

C'était, en effet, le jeu d'une soupape intérieure qui, par un mouvement de bascule très ingénieusement dissimulé, faisait disparaître la balle en ne laissant que la poudre et la bourre dans le canon...

Et le père Hubert prenant tour à tour dans le tiroir une série de pistolets:

« — Tenez, monsieur, voici plusieurs armes avec lesquelles le meilleur tireur, celui qui fait mouche neuf fois sur dix, serait impuissant à loger une seule balle dans le noir. Le canon en a été manipulé par des armuriers experts de façon à obtenir une déviation de tir inouïe...

« — Pour ce qui est, reprit-il, d'obtenir la déviation du tir en déplaçant le guidon de droite à gauche ou de gauche à droite, la chose peut être faite sur n'importe quelle arme et même sur le terrain; il n'en est pas de même, cependant, pour l'abaissement et l'exhaussement, opérations qui ne peuvent s'effectuer qu'avant le combat.

Et toujours souriant, le vieux patron du *Moulin Rouge* prit, dans le tiroir, une des boîtes rondes aux couvercles mangés de rouille, et me la mit dans la main.

« — Tenez, soupesez-moi ça et dites-moi ce qu'il y a dedans? »

J'obéis.

« — Des timbres-poste, peut-être, fis-je après.

« — Des balles, monsieur, oui des balles du calibre ordinaire des pistolets de combat. »

J'ouvris. C'étaient des balles en liège...

« — Oui, mais la ficelle en est visible par le poids et par l'aspect, et ça ne vaut pas ceci »

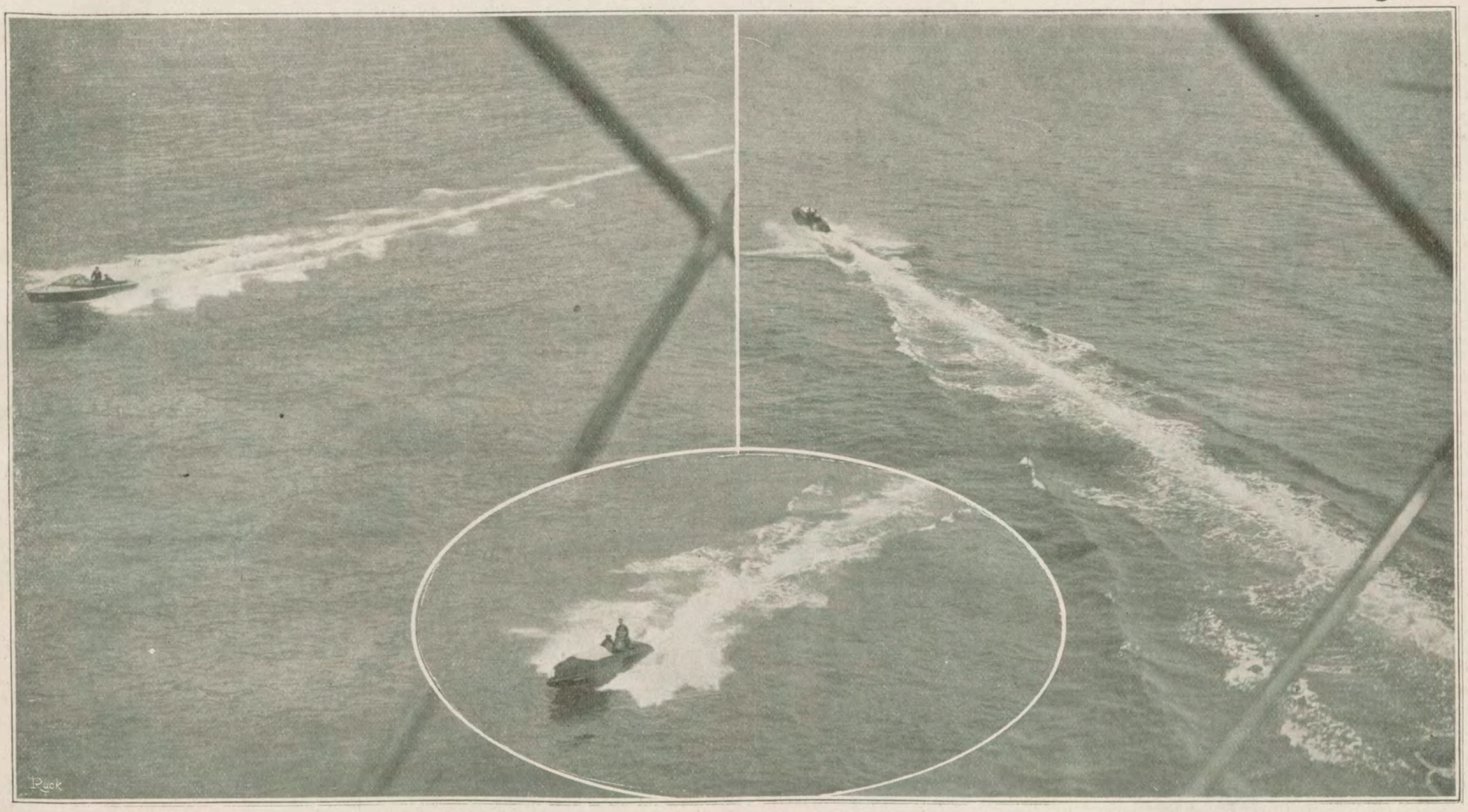
Et le père Hubert, s'emparant d'une autre boîte, très lourde celle-là, aussi lourde que si elle eût contenu de vraies balles, en sortit une qui en avait tout à fait l'aspect.

« — Vous ne pourriez, Monsieur, les différencier, et encore avec beaucoup d'expérience, que par le palper. Ce sont des balles faites avec du plomb et du mercure. Elles donnent, sous le doigt, une sensation d'huile ou de graisse, tandis que les autres sont d'une parfaite siccité. Vous allez voir comment elles se comportent dans le combat. »

Le vieillard prit alors un pistolet ordinaire, mit la poudre, bourra et poussa d'un coup de maillet la balle, qui, au plus faible choc, se pulvérisa. Il n'eut alors qu'à abaisser l'arme pour en faire tomber une véritable poussière sur le sol...

P.-J. STHAL.

A LA CONQUÊTE DE L'AIR ET DE L'EAU



RENAUX EMMÈNE UN PHOTOGRAPHE DANS LES AIRS

Après le succès considérable remporté par le meeting des hydro-aéroplanes à Monaco, les deux vainqueurs Fischer et Renaux sont restés avec leur Farman pour donner des 'exhibitions' sur la Côte d'Azur. Chaque jour ils s'envolent, allant faire des croisières avec passagers, et le champion Eugène Renaux a emmené dans les airs un photographe qui a rapporté ces curieux clichés de concurrents du meeting de canots automobiles. (*Dét. techn. : biplan Farman.*)

LONDRES-PARIS AVEC PASSAGÈRE

L'AVIATEUR HAMEL ET MISS DAVIES

Le 2 avril dernier, le jeune aviateur Anglais Gustave Hamel s'envolait de l'école Blériot de Hendon, près Londres, avec une passagère, Miss Davies. Ils firent une escale à Ambleteuse pour faire le plein, puis une seconde à dix kilomètres de là à cause du vent violent. Ils repartaient vers 4 heures et atterrissaient à Issy à 5 h. 55. C'était la première fois qu'une femme traversait la Manche en aéroplane. (*Dét. techn. : monoplan Blériot.*)

LE CARNET DU SPORTSMAN

Pour la seconde fois, les noms de Pékin et de Paris vont se trouver réunis dans les journaux sportifs. Mais déjà cette association ne nous étonne plus guère. Le temps a rapproché les distances. La Chine n'est plus la terre lointaine, inconnue, mystérieuse qu'elle était il y a quelques années encore. Et maintenant qu'elle est en République, n'est-elle pas devenue un peu la nation sœur, quelque chose comme la France de l'Asie ?

Et cependant, quand il y a 5 ans, un de nos confrères eut l'idée d'une course d'automobiles entre Pékin et Paris, la tentative ne fut-elle pas jugée insensée ? Comment voulait-on que ces voitures, qui n'étaient faites que pour rouler sur des routes idéales, pussent traverser des déserts de sable, franchir des forêts impraticables, gravir des montagnes inaccessibles ? Et cependant la chose fut faite. Elle le fut même, semble-t-il assez facilement, puisque des cinq concurrents partis, un seul resta en route dès les premiers jours, qui, avec sa machine à trois roues était voué à l'insuccès et que les autres terminèrent le parcours. Et à ce propos, comme il est bien vrai que seules restent dans la mémoire des hommes les seules performances qui présentent un côté réellement sportif ! La randonnée du prince Borghèse fut vraiment belle. Son nom est presqu'oublié. Qui se souvient de Cormier et de Collignon ? Tandis que les noms de Théry, de Szisz, de Nazzaro seront encore longtemps populaires. Et voici qu'une nouvelle épreuve Pékin-Paris est annoncée. Il s'agit cette fois de traverser l'Asie et l'Europe, non plus sur les sentes du Gobi et les routes à peine tracées de l'Oural, mais par la voie des airs. Et notre esprit est tellement accoutumé aux miracles que peut accomplir l'énergie humaine aidée par les merveilleuses découvertes de la science, que la chose nous paraît toute naturelle.

Les concurrents ne manqueront pas. Et l'année pourrait bien ne pas se passer sans que nous voyions débarquer à Vincennes l'homme volant qui arrivera, tout simplement, de la Grande Muraille.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 14 AVRIL. — Cyclisme. — Buffalo, course de 100 kilomètres derrière tandems entre Lapize, Georget, Brocco, Crupelandt.

DIMANCHE 14 AVRIL. — Hippisme. — Longchamp (Prix Juigné).

MARDI 16 AVRIL. — Hippisme. — Maisons-Laffitte (Prix Boïard).

JEUDI 18 AVRIL. — Hippisme. — Courses à Auteuil.

VENDREDI 19 AVRIL. — Lutte. — Championnats professionnels de lutte.

SAMEDI 20 AVRIL. — Boxe. — Séance au Wonderland.

SAMEDI 20 AVRIL. — Football-Association. — Londres. Finale de la Coupe d'Angleterre entre les équipes de Barusley et de West Bromwich Albion.

Pékin-Paris.

Notre excellent confrère *le Matin*, après avoir mené la campagne qui lui permet de doter la France d'une flotte aérienne, digne du pays qui fut le berceau de l'aviation, après avoir montré par le *Circuit de l'Est* ce qu'on pouvait être en droit d'attendre de l'aéroplane à une époque où personne, ni les constructeurs, ni les pilotes ne s'en faisaient une idée, vient d'avoir une nouvelle initiative destinée à remuer les masses. Il crée la course Pékin-Paris ! Certes, nombreux vont être ceux qui déclareront que pareil projet est impossible à mettre à exécution et qui assureront que le parcours est impraticable. Soyons sans crainte, ce sont ces mêmes détracteurs qui, à l'arrivée, prétendront *urbi et orbi* qu'ils avaient toujours pronostiqué ce succès.

Il est évident que cette épreuve demandera de la part des pilotes une dose d'énergie et d'endurance peu ordinaire : mais Garros, Védrines, Beaumont, Hélen, Renaux, Kimmerling, Barra, Vidart, Tabuteau, pour ne citer que ceux-là, ne sont-ils pas capables d'aller décrocher la lune, si on la leur demande ? Les appareils ? les moteurs ? N'ont-ils pas fait leurs preuves également ? Allons, ne soyons pas pessimistes et remercions le *Matin*, qui nous donnera l'occasion d'applaudir l'arrivée des héros qui triompheront et d'assister par cela même à la plus belle ovation qu'il nous ait été donné d'entendre.

La conférence de Védrines.

Jules Védrines a fait sa conférence à Paris. Malgré le peu de publicité qui avait été faite, la salle de la Porte-Saint-Martin était presque comble, et dans l'assistance tous les éléments étaient réunis. De nombreux députés se trouvaient là, qui ne furent pas les moins émerveillés. Jamais encore on n'avait enregistré enthousiasme comparable à celui que déchaîna l'éloquence ardente et claire du vainqueur de Paris-Madrid pendant une heure trois quarts. Presque chacune de ses phrases était soulignée par une tempête d'applaudissements.

Il faut dire que Védrines sait faire vibrer tour à tour toutes les fibres du cœur français : patriotisme, courage, énergie, amour-propre, mépris du danger et amour de la famille. Toute la salle était emballée. Il sut fort à propos mêler à ses explications des gestes expressifs, répandre de temps en temps dans son discours quelques mots d'argot sportif.

Vraiment, l'homme de décision qu'est Védrines conquit son public comme il conquit les records, comme il conquit la gloire : à la force du poignet. Et il parle d'abondance, ne se servant que de dix lignes de notes en tout et pour tout. Il faut espérer qu'on l'entendra encore souvent à Paris, et je crois qu'à chacune de ses auditions on refusera du monde.

Les pilotes militaires.

C'est un superbe mouvement qui se dessine en ce moment en faveur de la cinquième arme. De tous côtés les souscriptions affluent. La France va bientôt posséder une flotte aérienne puissante. Elle fera bien, car l'Allemagne ne cesse de passer des commandes à ses constructeurs. Au point de vue aéroplanes nous allons donc être à la hauteur de la situation. Mais si tous veulent collaborer aux dons d'appareils, peu offrent de l'argent pour l'achat de hangars, l'établissement de terrains d'atterrissage. Et un excellent engin sans abri est une chose précieuse inutile, ne l'oublions pas.

De plus, il ne faut pas s'illusionner : les pilotes militaires nous manquent ! A peine en comptons-nous 25 à 30 qui pourraient se rendre utiles en temps de Guerre. Parmi ceux qui bénéficient des avantages très peu pécuniaires, mais honorifiques alloués aux officiers-aviateurs, il en est qui ont passé leur brevet de l'Aéro-Club à la fin de 1910 et qui n'ont pas encore leur brevet supérieur !

Ne devraient-ils pas être renvoyés dans leurs corps et ne devrait-on pas exiger des pilotes militaires un minimum de parcours annuel ? M. Millerand, ministre de la Guerre, mettra certainement bon ordre à cet état de choses qui, jusqu'ici, grâce à certaines complicités, empêcha les officiers sérieux de rendre service à leur patrie.

La folie et les cyclistes.

On vient d'essayer en Allemagne un traitement thérapeutique pour les fous. Quelques-uns d'entre eux ont appris à monter en bicyclette et on a constaté une amélioration sensible dans leur état au bout de quelque temps. La guérison des maladies mentales fait, on le voit, beaucoup de chemin grâce au sport.

Les débuts d'un champion.

Je lis dans un journal anglais : « En 1876 — ce n'est pas hier — dans un handicap de 16 milles sur route, on vit se présenter au poteau un grand gaillard inconnu, et qui n'avait jamais couru. Il reçut 2 minutes d'avance, finit dans les derniers et fit le plus mauvais temps.

Ce débutant malheureux, c'était H. L. Cortis, l'homme des premiers 20 milles dans l'heure, que bien des gens, chez nos voisins, regardent encore comme le plus grand cycliste qui ait jamais enfourché une roue.

Voilà qui doit rendre confiance au novice découragé par ses premiers revers. Dans ce novice malchanceux il y a peut-être — qui sait ? — un Cortis ou un Zimmerman en herbe.

Le sportsman avant tout.

L'histoire est authentique. Un policeman assistait dernièrement en Angleterre à un combat clandestin de boxe dans le sous-sol d'un cabaret de Whitechapel. Prêt à verbaliser, il suit le match, s'y intéresse, se passionne, parie 10 shillings sur la chance d'un des boxeurs qui est battu. Le match terminé, ayant perdu son argent, il s'en va féliciter le vainqueur pour son ardeur et se met aussitôt en devoir de l'arrêter pour infraction à la police de la boxe.

Encore un espoir blanc.

Sam Fitzpatrick, celui qui forma Jack Johnson et l'amena au Championnat du monde, après quoi le nègre se sépara de lui avec ingratitude, a découvert un nouvel espoir blanc. Mais il s'agit cette fois d'un poids léger du nom de Tommy Coleman, de Philadelphie. Récemment, cet apprenti-champion, après avoir battu tous les poids légers mi-moyens, moyens et lourds de son pays, aurait rencontré six hommes dans le même ring et en aurait battu cinq, quant au sixième il aurait fait match nul avec lui. Fitzpatrick déclare que Coleman est un autre Joe Gans et voudrait l'opposer à Packey Mac Farland.

Il fallait s'y attendre !

Les journaux protestent contre le contrat que Jack Johnson et Jim Flynn viennent de signer avec un entrepreneur de films cinématographiques pour prendre les diverses phases de leur combat, si j'ose m'exprimer ainsi. Ils assurent tous que le cinéma sera le principal facteur de l'affaire et que les deux hommes songeront non pas à combattre sincèrement, mais à poser devant les opérateurs. Il est certain qu'eux et les organisateurs comptent plus sur les recettes du film que sur celles du match.

L'entente n'est pas encore faite.

Nous avons annoncé que l'entente était sur le point de se faire entre l'U. S. F. S. A. et la Ligue. Celle-ci qui, séparée de la grande Fédération, avait connu des jours de gloire que les Usséfistes de l'Association n'ont jamais rencontrés, avait accepté d'entrer en pourparlers. On criait déjà victoire ! Mais la Ligue semble se reprendre. Les capitaines de la rue de Provence attendent avec impatience.

Un cheval correct.

Un journal de sport belge le découvre. Une note, parue ces jours derniers, y annonce la déchéance de Montrose II, ce qu'on pourrait appeler paradoxalement la faillite d'un crack :

« *Montrose II, qui est atteint dans ses voies respiratoires, a dû être opéré, et il se présentera désormais avec un tube.* »

Le cheval de M. Vanderbilt apparaît sans conteste comme le Brummel de nos pur-sang.

Le Saint-Hubert-Club revendique.

Le Saint-Hubert Club de France nous prie de déclarer que des notes tendancieuses ont paru dans la presse, attribuant à d'autres Sociétés qu'au S. H. C. F. l'honneur d'avoir réussi à constituer le groupe parlementaire de la chasse et de la répression du braconnage à la Chambre des députés. Or, c'est au seul S. H. C. F. que revient l'honneur d'avoir su organiser, pour la première fois, un groupement de députés pour la défense des intérêts des chasseurs.

Les Grands Musées.

Le Musée chez soi ! C'est le miracle que réalisera prochainement la Librairie Pierre Lafitte et Cie dans la nouvelle collection dont elle va commencer la publication à partir du mercredi 17 avril.

Le premier fascicule de cette série : *Les Grands Musées du Monde Illustrés en couleurs*, est, comme il convient, consacré au Louvre ; il ne comprendra pas moins de 15 fascicules contenant ensemble 90 des plus beaux chefs-d'œuvre de notre grand Musée national, reproduits par le merveilleux procédé de la photographie en couleurs qui nous les restitue vivants, vibrants, dans tout leur relief et toute leur beauté.

Des notices, publiées sous la direction de M. Armand-Dayot, accompagneront chaque planche, qu'elles expliqueront et commenteront avec autorité. Il paraîtra un fascicule le 1er et le 15 de chaque mois ; le 1er fascicule sera mis en vente mercredi prochain, au prix exceptionnel de 0 fr. 75.

Nouvelle à la main.

Le soir du match Carpentier-Gunther, le speaker monta sur le ring à un moment et fit l'annonce suivante que soulignèrent les ovations multiples d'une foule enthousiaste :

« D'après des renseignements officieux, Carouy serait arrêté. »

Et le directeur de combat, Cuny, de se tourner vers le public en déclarant à voix basse :

— Lépine, vainqueur !

JOKER.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 1er AU 7 AVRIL 1912

CYCLISME

DIMANCHE 7 AVRIL. — Roubaix. — La course Paris-Roubaix, disputée par 118 concurrents, est revenu à Crupelandt, en 8 h. 35 m. ; 2. Garrigou, à une longueur ; 3. Leturgie ; 4. Lapize.

DIMANCHE 7 AVRIL. — Parc des Princes. — *Grand Prix de Pâques* : 1. Pouchois ; 2. Friol ; 3. Hourlier.

Course d'une heure (derrière motocyclette) : 1. Guignard, 77 kil. 630 m. ; 2. Darragon, 77 kil. 530 m. ; 3. Lavalade, 77 kil. 230.

ATHLETISME

MERCREDI 3 AVRIL. — Boxe. — Cirque de Paris : Georges Carpentier (71 kil. 750) bat Georges Gunther (71 kil. 700) aux points, en 20 rounds.

SAMEDI 6 AVRIL. — Hockey-Paris : L'équipe d'Angleterre bat l'équipe de France par 9 buts à 1.

DIMANCHE 7 AVRIL. — Football-Association-Paris : Le Club athlétique de la Société Générale bat le London French par 5 buts à 2.

LUNDI 8 AVRIL. — Football-rugby-Paris : Le match France-Angleterre est gagné par l'équipe anglaise qui marque 18 points à 8.

YACHTING-AUTOMOBILE

DIMANCHE 7 AVRIL. — Monte-Carlo. — *Course Omnium* (handicap) : 1. Hispano-Suiza ; 2. Cocorico ; 3. Saurer-Lurssen. — *Course des 21 pieds anglais* (10 milles) : 1. Dyack : en 31 m. 44 s ; 2. Cordon Rouge II.

LUNDI 8 AVRIL. — Monte-Carlo. — *Prix de l'International Sporting-Club* (50 kilomètres) : 1. Hispano-Suiza, en 1 h. 16 m. 3 s. ; 2. Amarylis ; 3. Mistinguett.

HIPPISME

MARDI 2 AVRIL. — Saint-Ouen. — *Prix Azur.* — (Steeple, handicap 4.100 mètres, 10.000 francs) ; 1. Berkshire Lass à M. E. Fichhof (Thibault) : 2. Saut de Loup ; 3. Radium. Une encolure, trois longeurs, une tête. P. M : gag., 158 fr. ; pl., 34 fr., 28 fr., 77 fr. 50.

JEUDI 4 AVRIL. — Maisons-Laffitte. — *Prix Lagrange* (2.000 mètres, 40.000 francs) : 1. Shannon à M. M.-B. Duryea (Garner) ; 2. Montrose II ; 3. Dop. Trois longueurs, cinq longueurs, une demi-longeur. P. M. : gag., 135 fr. : pl., 20 fr. 50, 12 fr. ; 24 fr. 50.

DIMANCHE 7 AVRIL. — Auteuil. — *Prix Le Gourgy* (haies, 4.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Scoff II à M. Liénart (Head) ; 2. Joyeuse V ; 3. Clin d'Œil. Deux longueurs, une encolure. P. M. : gag., 24 fr. 50 ; pl., 14 fr. 50, 15 fr. 50, 32 fr. 50.

Prix du Président de la République (steeple 4.500 mètres, 50.000 francs) : 1. Hopper à M. Guerlain (Bourdalé) ; 2. Kumamoto ; 3. Georget. Deux longueurs, une longueur et demie. P. M. : gag., 226 fr. ; pl., 86 fr. 50, 53 fr. 125 fr. 50.

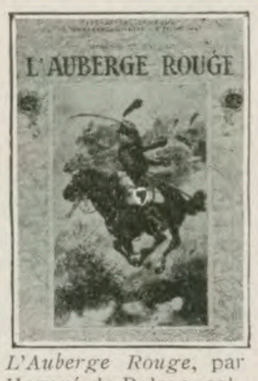
LUNDI 8 AVRIL. — Longchamp. — *Prix des Sablons* (2.000 mètres, 25.000 francs : 1. Cadet Roussel III à M. Jean Prat (J. Childs) ; 2. Tripolette ; 3. Templier III. Une demi-longueur, une demi-longueur. P. M. : gag., 34 fr. 50 ; pl. 22 fr. 50, 49 fr.

PISTOLET FUSIL DE CHASSE.

VENDREDI 5 AVRIL. — Séance de l'*Assaut au pistolet*. — 250 balles sur 402 ont touché les adversaires en présence Gagnants des poules : de Montcabrier, Davila (2), de Sévedavy.

MERCREDI 3 AVRIL. — Séance du *fusil de chasse*. — Gagnants des poules (distance fixe, dix pigeons) : Théache 16/20. *Handicap* ; O. Vallon Poule réglementaire : M. Bucquet 11/15. *Poules en 3 doublés* : vicomte de Boissard, M. Bucquet,

CE QU'IL FAUT LIRE

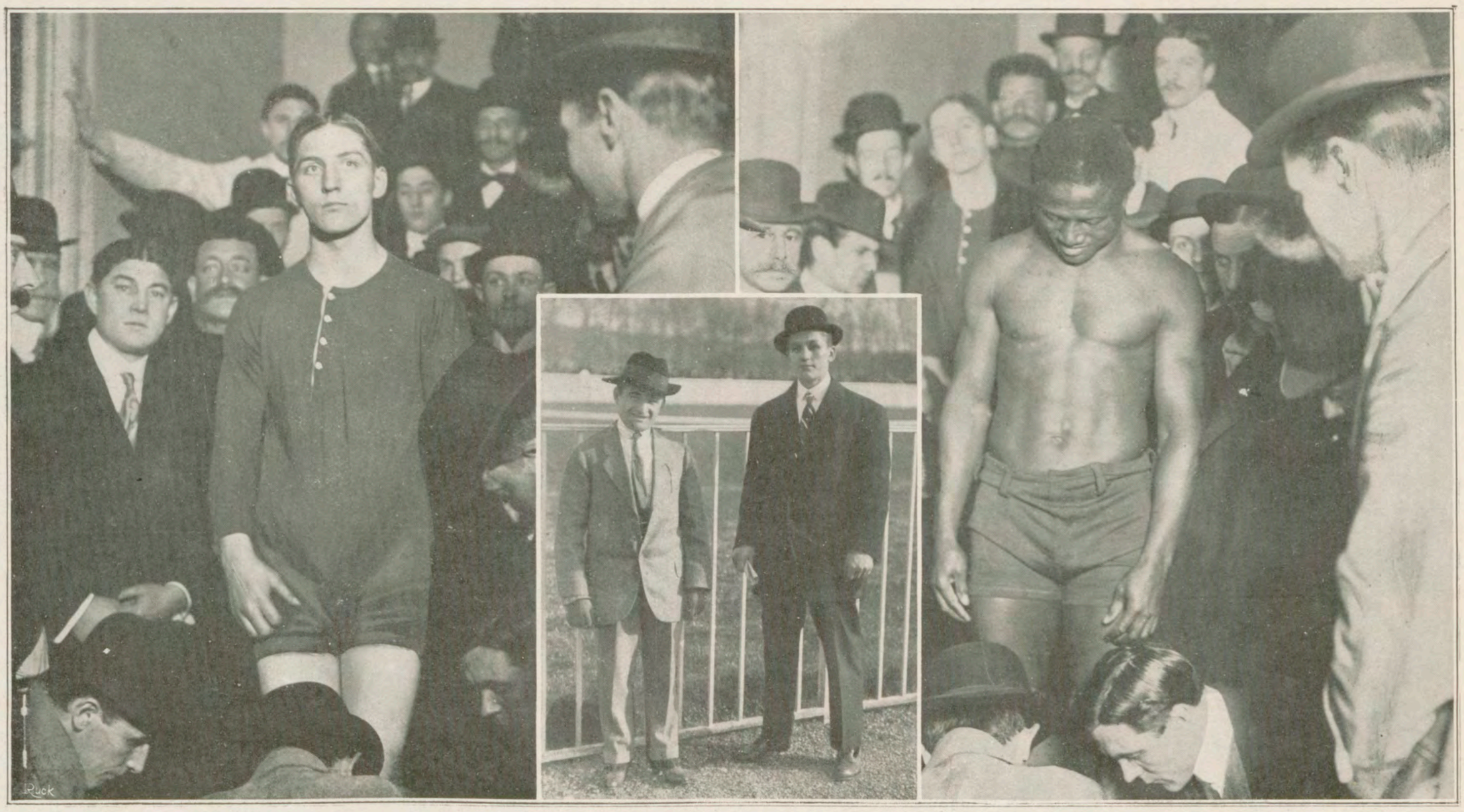


L'Auberge Rouge, par Honoré de Balzac, collection Ideal-Bibliothèque. Le livre illust. 0.95.

La défense dans la rue, par J. J.-Renaud. Collection Sports-Bibliothèque. Le vol. 6 francs.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

LE MATCH CARPENTIER-GUNTHER



LE PESAGE DE CARPENTIER

Georges Carpentier vient de remporter une nouvelle victoire, très brillante, aux points, en 20 reprises, sur le nègre Gunther, véritable enclume. Le Français pesait 71 kil. 750.

LE LENDEMAIN DU MATCH

Carpentier, nullement marqué, se fait photographier le lendemain aux courses de Maisons-Laffitte avec le jockey Doux.

LE PESAGE DE GUNTHER

Georges Gunther (71 kil. 750) fit un magnifique combat. La police empêcha les photographes d'opérer. Nous nous en excusons auprès de nos lecteurs.

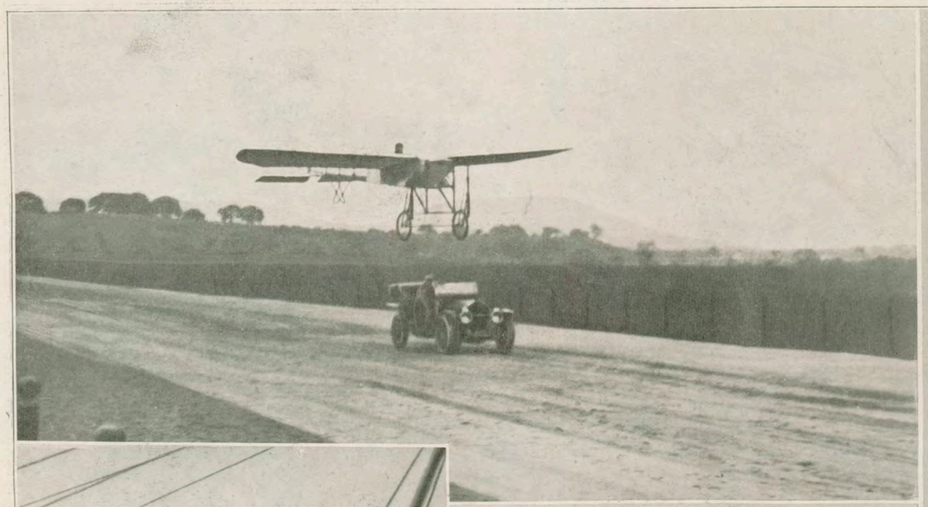
FRANCE-ANGLETERRE EN HOCKEY

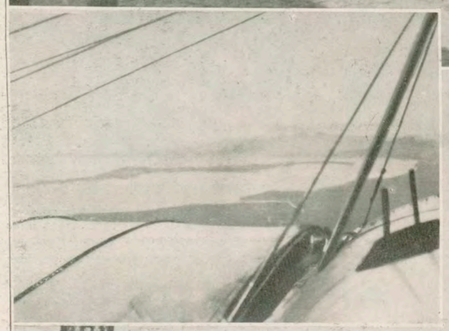
LA DÉFENSE DU BUT

Samedi dernier, l'équipe nationale anglaise de hockey a rencontré le onze représentatif de la France au Pavillon des Princes à Boulogne. Nos hommes furent battus par 9 buts à 1. A la mi-temps, les Anglais en comptaient déjà 5 à leur actif. Ce n'est qu'au cours de la seconde que nous réussissions à sauver l'honneur, si peu !

LA VIE AU GRAND AIR

LE VIRTUOSE DE L'AIR ROLAND GARROS A RIO DE JANEIRO

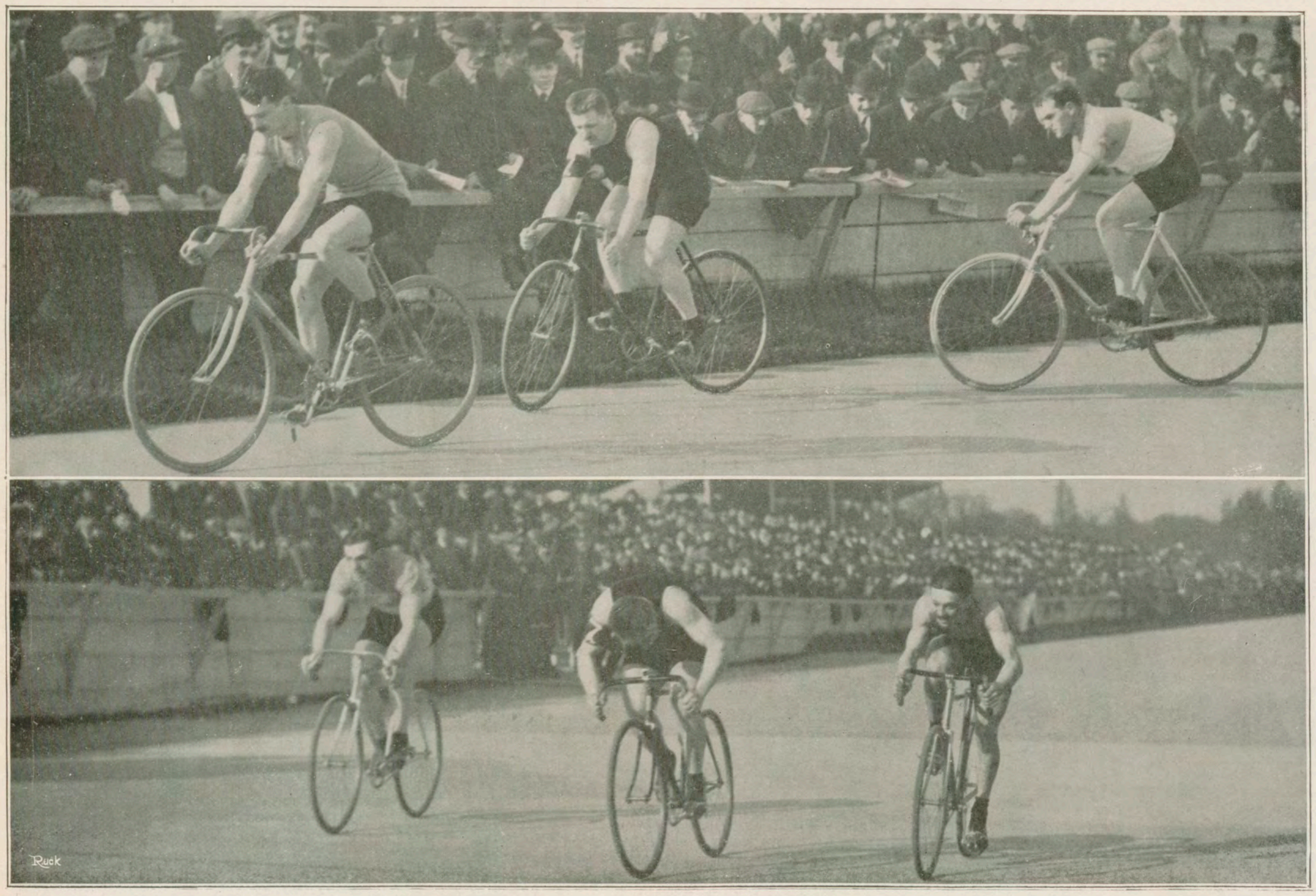




QUELQUES EXPLOITS AERIENS DE GARROS

Nous avons donné dans notre dernier numéro les impressions de Roland Garros au cours de sa tournée d'exhibitions en Amérique du Sud. Nous publions aujourd'hui une série de photographies représentant dans ses diverses acrobaties le glorieux « guignard » de 1911. Ces documents ont été pris à Rio-de-Janeiro où il a commencé sa série de vols sur le petit Blériot qui lui permit de battre le record du monde de l'altitude et d'accomplir tant de prouesses l'été dernier dans les divers meetings. On voit que quoique cet appareil soit depuis longtemps en service, cela n'empêche pas Garros de se fier complètement à lui. Nous voyons dans cette double page un match contre une automobile, l'aviateur, se tenant à peine à 1 mètre 50 au-dessus de la tête du conducteur qui ne doit pas être très fier de ce voisinage. Puis ce sont des descentes en vol piqué, en spirales ou des virages sur l'aile dont Garros possède le secret et qui enthousiasment au plus haut point les indigènes. Enfin à gauche et à droite, deux clichés pris par le recordman de la hauteur au cours de son voyage de Rio-de-Janeiro à Pétropolis et retour. A gauche, vue prise de la baie de Rio, au retour, à 1.500 mètres d'altitude. A droite, photographie de Pétropolis, villégiature d'été de Rio, prise à 2.000 mètres, le pilote s'étant retourné. On remarque dans le coin l'extrémité du stabilisateur. D'après ce document extrêmement curieux, on constate que les aviateurs n'exagèrent pas en disant que le sol leur apparait, observé d'en haut, absolument comme une carte sur laquelle les routes se détachent comme des traits blancs. (*Détails techniques : monoplan Blériot, moteur Gnôme*).

LA RÉOUVERTURE DU PARC



LA FINALE DU GRAND PRIX DE PAQUES

La finale se disputait entre Pouchois qui avait éliminé Ellegaard, Friol qui avait battu Moretti et Hourlier, vainqueur de Dupré. Après un sur-place exagéré (4 m. 11 s. pour un tour) dont nous donnons une photographie en haut, Pouchois plongeait à la corde et triomphait de Friol à 10 centimètres et de Hourlier à une roue. (*Détail technique : Pneus Hutchinson*).

DARRAGON PASSE GUIGNARD

La course de l'heure mettait aux prises Guignard, Darragon, Lavalade et Parent qui finirent dans cet ordre. Mais le vainqueur moral fut Darragon qui avait un tour d'avance lorsqu'il crevait, dix minutes avant la fin. Guignard se dédoublait alors et gagnait avec 100 mètres d'avance, couvrant 77 kilom. 630.

HOCKEY

Le match France-Angleterre

Nos joueurs ne furent pas brillants, ils manquèrent d'entrain, de cohésion et de tactique.

Ce n'est pas un progrès du hockey français, bien loin de là, que nous a permis de constater le match international qui s'est disputé samedi dernier sur le délicieux terrain de la Société Générale.

France-Angleterre ! c'est là une belle affiche, qui, à quelque sport qu'elle s'applique, a le don d'exciter les curiosités. Aussi nos joueurs de hockey eurent-ils cette fois une galerie de choix. D'ailleurs, nous allions tous à Auteuil, joueurs de rugby comme Dedet, Lane, Duval, Muhr, joueurs d'association, joueurs de tennis, ou simples sportsmen habituels spectateurs des grands matches, dans l'espoir d'applaudir aux exploits de nos représentants. Le rugby, l'association, le tennis, la course à pied ont fait de tels progrès en France que, logiquement, nous croyions voir une équipe de hockey qui vendrait chèrement sa chance.

Le résultat des précédentes années était d'ailleurs encourageant.

Après un véritable écrasement lors du premier match, en 1907, une déroute de 14 points à 0, nous avions bientôt réussi un sensationnel match nul, puis, quoique battus les années suivantes, le jeu avait été toujours très honorable pour nos couleurs. C'était d'autant plus probant que l'équipe d'Angleterre de hockey a toujours été formidable : en neuf ans, elle n'a perdu qu'un match international sur quarante-deux qu'elle a disputés.

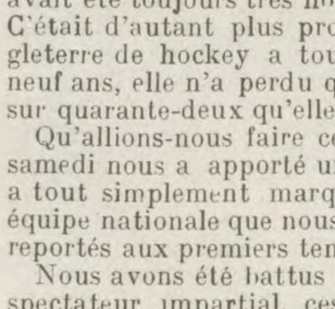
Qu'allions-nous faire cette année ? Le match de samedi nous a apporté une déplorable réponse : il a tout simplement marqué un tel recul de notre équipe nationale que nous avons été véritablement reportés aux premiers temps du hockey en France.

Nous avons été battus par 9 à 1. Mais, pour tout spectateur impartial, ces chiffres ne représentent qu'imparfaitement l'énorme supériorité de l'équipe anglaise qui a toujours fait ce qu'elle a voulu. Il est certain que si nos adversaires s'étaient attachés à rendre leur victoire plus écrasante, ils eussent pu, sans douleur aucune, rentrer trois ou quatre buts de plus. Et ils ont eu en outre le gros handicap de voir l'un de leurs meilleurs avants sérieusement touché dans la première mi-temps et, de ce fait, rendu beaucoup moins dangereux pour nos couleurs.

En vérité, nos onze joueurs ont tous été individuellement surclassés par les onze anglais. Dans les débats d'homme à homme, ils ont toujours eu le dessous.

Quant à ce qui concerne la combinaison de l'équipe tout entière, la France a été encore battue de plus loin. Si nos adversaires nous ont donné le spectacle d'attaques foudroyantes de vitesse, de descentes par passes d'une précision mathématique, la balle allant toujours là où elle devait aller pour être utilisée au mieux, les nôtres, par contre, n'ont pas fait quatre passes intelligentes pendant les 70 minutes de la partie.

D'un côté, nous avions des joueurs adroits, et donnant l'impression de former un tout bien compact ; en face, onze hommes isolés, moins précis sur la balle, et pratiquant tous un jeu incohérent, sans lien réel, sans l'ombre de tactique.



SCHOWELER

Je suis sévère ; mais une telle exhibition de l'équipe de France a été trop déplorable pour que ce ne soit pas un devoir de dire la vérité.

Les remèdes à un tel état de choses ? Le premier doit être trouvé par les dirigeants. J'ai entendu certains de ces derniers excuser la mauvaise forme de leur équipe par l'absence des trois des meilleurs joueurs français : Gautier, Brissy et Saulnier.

Est-il admissible que toute une équipe nationale soit annihilée par le forfait de trois joueurs ? Non. Cela indique tout simplement l'indigence des « réserves », et l'insuffisance du recrutement. C'est donc aux dirigeants de travailler pour favoriser ce recrutement. A eux de répandre le goût du hockey dans les lycées, dans les écoles. Beaucoup de jeunes gens ne veulent pas pratiquer le football qu'ils trouvent trop violent. Tous ceux-là, il faut les amener au hockey, et de leurs rangs sortiront les étoiles qui nous donneront alors une solide équipe de France.

Il faut que nos champions de kockey deviennent individuellement plus adroits, notamment dans l'art de bloquer la balle. Les Anglais leur ont donné une belle leçon sous ce rapport. Ils arrêtaient admirablement la balle avec la main, et repartaient aussitôt à l'attaque. Par contre, chez les nôtres, j'ai vu dix fois tenter d'arrêter avec la crosse une balle qui venait de voler. Pour un ou deux arrêts réussis, tous les autres ont été manqués.

Il est indispensable qu'après avoir perfectionné leur adresse individuelle, nos joueurs étudient les combinaisons d'équipe, les dégagements des arrières vers les demis, les attaques préparées par ces demis et achevées par les descentes en passes des avants, la précision des « centres », et tout ce qui, en réalité, peut faire du hockey un jeu intelligent et raisonné, tout comme le football association dont il est si proche parent.

Mais, voilà bien des choses à apprendre ? Le hockey français en sera-t-il jamais capable ?

Je souhaite qu'il me fournisse lui-même la réponse... dans deux ou trois ans.

GÉO LEFÈVRE.

FOOTBALL RUGBY

Les déshérités

En football et en course à pied n'oublions pas les athlètes de séries inférieures.

Nous avons fait beaucoup de sacrifices pour les sports et nous en faisons encore ; nos joueurs de football ont maintenant à leur disposition quelques terrains convenables, nos pédestrians s'entraînent sur des pistes sagement entretenues, très souvent nos athlètes ont la facilité de pouvoir se mesurer avec les athlètes étrangers et retirent de ces rencontres beaucoup de gloire en même temps qu'un sage enseignement.

Malheureusement ceci ne s'applique qu'à une minorité.

Il est certain que le joueur de rugby, par exemple, jouant dans une équipe première de première série est un privilégié ; outre que les rencontres avec les clubs rivaux sont presque toujours intéressantes, il joue devant un public qui l'encourage, l'applaudit, il devient quelqu'un ; aussi, lorsque représentant la France dans un match international il se fait remarquer, connaît-il l'ivresse d'entendre toute une foule enthousiaste clamer son nom.

A lui et à tous ses pareils honneurs et gloire, rien n'est trop beau pour eux, consacrés par la célébrité, eux seuls sont les joueurs intéressants, et pourtant combien sont-ils ? Quelques centaines peut-être dans toute la France ! Au dessous d'eux, dans les équipes inférieures, les joueurs se comptent par milliers !

Tous ces inconnus qui forment l'armée du football restent à quelques exceptions près des déshérités ; combien en effet auront l'honneur de jouer dans les grands teams ; de remplacer les célébrités sur le déclin ? Et les autres devront borner leur ambition aux équipes secondes ou aux équipes premières de club sinférieurs ! Je ne veux pas médire de ces équipes, mais il faut avouer que le jeu qu'on y pratique est loin d'être toujours intéressant.

Le dirigeant d'un club universitaire me disait dernièrement qu'il avait gardé le plus mauvais souvenir des rencontres de deuxième série et que son cauchemar serait d'être obligé de les rejouer.

Le devoir des dirigeants est de remédier à un tel état d'esprit en faisant quelques sacrifices pour ces déshérités.

Pourquoi n'organiserait-on pas, par exemple, des matches internationaux à eux réservés ? Cette innovation aurait je crois un grand succès et serait un excellent stimulant.

De même, une innovation intéressante serait de selectionner certains de ces deshérités pour les rencontres comme Paris-Londres.

Ne croyez pas que le jeu s'en ressentirait, je connais beaucoup d'équipiers seconds qui pourraient donner de profitables leçons à leurs aînés !

Ce que je viens de dire pour le football s'applique également à la course à pied, avec la seule différence que dans ce sport, le mal est encore plus grand. C'est simple : la course à pied est non pas en décadence, mais à l'agonie ; dans quelques années nous n'aurons plus de pédestrians !

La faute en est encore aux dirigeants qui méconnaissent les petits et gardent toute leur sollicitude pour les Bouin, les Keyser, etc.

Et pourtant, ils sont nombreux les jeunes qui voudraient faire quelque chose et qui ne font rien parce qu'on n'a pas su les encourager à temps.

Il faut absolument réagir contre un tel état de choses et penser que la multitude des déshérités est une véritable pépinière de champions que nous laisson dans l'ombre par notre faute !

Travailler pour eux, c'est travailler pour le sport, c'est accomplir un acte d'honnêteté.

JEAN AUGER.

CULTURE PHYSIQUE

La culture physique chez l'homme (1)

(Suite)

Elle nous permet d'éviter les maladies chroniques et aigües et rétablit l'équilibre nutritif

Ainsi on peut être suralimenté, en mangeant peu, si ce peu d'aliments dépasse les besoins d'un organisme toujours au-dessous de ses dépenses en activité nerveuse ou musculaire. Un homme assis du matin au soir dans un fauteuil, peut être ainsi suralimenté avec une ration minusculc. Un gros mangeur, au contraire, qui s'emploie à toutes les actions physiques et intellectuelles possibles, sera loin du danger de la suralimentation tant qu'il restera actif ou suractif ; mais il est menacé par autre chose que je vous expliquerai ailleurs : l'usure par suractivité fonctionnelle.

Reprenons notre démonstration : Ainsi, nous savons que si nous pouvons éviter le déséquilibre alimentaire et ses suites digestives, nous pouvons, par suite, en certaines circonstances éviter une maladie dangereuse, aussi grave que la pneumonie. Comment allons-nous rétablir cet équilibre alimentaire et cet équilibre organique, sans crainte de faire erreur, c'est-à-dire suivant le seul type de la régulation qui soit acceptable : régulation automatique. C'est là qu'apparaît l'exercice, c'est là que nous allons voir à l'œuvre l'action de la culture physique.

Mais auparavant il faut choisir un autre exemple, car je ne voudrais pas que le lecteur puisse croire que celui que j'ai choisi pour les poumons ait un caractère spécial et particulier. En voici trois autres de la plus grande fréquence : l'attaque vulgaire, l'angine de poitrine et la crise d'urémie. Ne sont-ce pas là des accidents dont nous entendons parler tous les jours autour de nous et qui expliquent la disparition inattendue de tels ne nos amis que nous avions vus pleins de santé, semblait-il, quelques jours auparavant ? Et pourquoi ces cas de tous les jours ne peuvent-ils servir d'exemple et suggérer cette réflexion élémentaire. Comment une si belle santé apparente a-t-elle pu s'écrouler en quelques jours, en quelques heures, devant une cause aussi peu active qu'un peu de fatigue, une digestion difficile un passage brusque du chaud au froid ? Chacun de ces accidentés n'était-il possesseur que d'une façade de santé ? Comment cet embonpoint florissant, cette mine épanouie, ce teint haut en couleurs, cette assurance de force que prouvent l'embonpoint et d'abondantes réserves graisseuses, cette autorité dans la parole et ce port majestueux, cette absence enfin de tous symptômes et ce bel appétit, ne sont donc pas des garanties, des certitudes de santé ? A quoi se fier alors ? Eh non ! ce ne sont pas des garanties, car on peut être très malade sans avertissement, sans symptômes, et la méconnaissance de cette vérité est la cause de bien des désastres. Suivons en la marche pour apprendre à les éviter.

L'attaque vulgaire du public est le résultat d'une congestion des artères du cerveau, poussée jusqu'à l'hémorragie par rupture d'une d'elles. Aujourd'hui, elle est fréquente même chez des hommes jeunes. J'en ai vu à 38 à 40 ans. Mais ordinairement elle est aux environs de la cinquantième année et jusqu'à la soixantième. Ses origines sont l'hypertension artérielle et l'artério-sclérose, et les causes de celle-ci, le surmenage alimentaire des organes digestifs, l'abondance des boissons alcooliques ou non avec quelques autres causes accessoires, tabac, veillées, émotions du jeu, préoccupations, etc., par dessus tout avec la suralimentation : la sédentarité. C'est pendant de longues années que ces causes préparent l'accident congestif, et tel qui reste paralysé à 50 ans des suites de cet accident a de l'hypertension artérielle quelquefois légère depuis 10 ou 15 ans, et a commencé son travail de destruction dès l'âge de 30 ans. Cette hypertension préalable peut-elle faire éprouver quelque symptôme avertisseur ? Souvent il en existe : oppression légère à la marche ou à la montée d'escaliers, insomnie, ou maux de tête, coloration vive du teint ou pâleur extrême, mais ces signes ne sont pas constants, et du reste ne sont-ils pas de toute banalité ?

(*A suivre*) Dr FRANCIS HECKEL.

(1) Voir les nos 699, 702, 705 et 707 de la *Vie au Grand Air*.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Nos lecteurs trouveront tous les quinze jours, à cette place, cette rubrique dont ils seront, par leurs questions et leurs réponses, les principaux collaborateurs.

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

Les ondes hertziennes peuvent-elles actionner un moteur?

On ne peut pas, dans l'état actuel de la science, réaliser la traction des aéroplanes au moyen d'ondes hertziennes.

En Allemagne et en Amérique, on est parvenu à actionner des torpilles, mais les ondes hertziennes ne fournissaient pas l'énergie motrice, elles faisaient jouer simplement les commandes des moteurs électriques, qui recevaient le courant d'une batterie d'accumulateurs, logée à bord de ces torpilles. Une batterie d'accumulateurs du même poids qu'un moteur d'aviation de 100 HP pourrait à peine alimenter une dynamo de 3 HP

Vous voyez, par là, quelle charge il faudrait emporter dans un aéroplane pour obtenir un résultat intéressant.

De plus, comment équilibrer et diriger, du sol, un appareil dont la conduite exige un doigté, une délicatesse et une vigilance de chaque instant?

LOUIS CARRIÈRE,
rue Chanzy (Reims).

La vitesse du train électrique Berlin-Zossen.

Répondant à une question du *Petit Dictionnaire Sportif* du 30 mars, posée par un membre du Cercle des Etrangers à Mazamet (Tarn), relativement à la vitesse du train électrique Berlin-Zossen.

Je puis vous répondre très exactement : La vitesse maxima obtenue a été de 238 kilom. 6 à l'heure; j'ai assisté à ces essais et je suis tout disposé à fournir, s'il est nécessaire, des renseignements complémentaires.

E. LEMIER,
ingénieur-constructeur-électricien (Nancy).

Touche, touché ou essai?

Lecteur assidu de votre journal, j'ai été quelque peu étonné de la question de football rugby que vous a posée M. Hubert Lambotte dans le dernier *Petit Dictionnaire Sportif*.

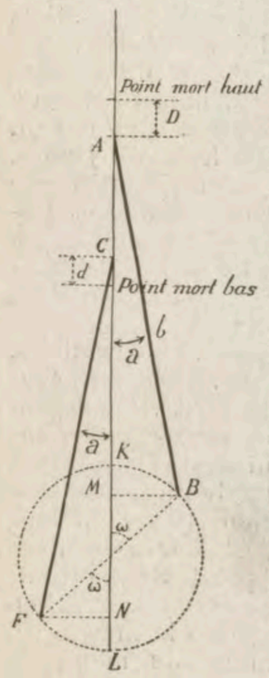
En effet, il ne se peut pas que le ballon arrive à l'intersection de la ligne de touche et de la ligne de but. Ce coin est toujours marqué, en effet, par un petit drapeau. Du moment que le ballon touche ce drapeau, c'est « touch in goal » et un drop out doit s'en suivre. Si un joueur courait avec le ballon vers la ligne de but du camp adverse et frôlait le drapeau avec ses vêtements, cela nécessiterait également un drop out.

R, W. SCOLES,
Glenahmoud, Beckenham (Kent).

Au sujet d'un curieux paradoxe mécanique?

Dans l'*Auto* du 22 mars, sous le titre : « Un curieux paradoxe mécanique », M. Faroux écrivait ce qui suit :

Veuillez considérer la figure ci-dessous, sur laquelle la ligne AO représente l'axe d'un cylindre moteur, la circonférence O étant celle décrite par le maneton, et AB, CF, deux positions de la bielle correspondant à deux positions diamétralement opposées du maneton.



Les deux triangles CNF, AMB sont égaux, ainsi que les angles marqués *a*. Tout est symétrique; on est donc amené naturellement à penser que A et C étant les positions correspondantes du piston, la distance de A au point mort haut est la même que celle de C au point mort bas.

Pas du tout, et la première est toujours supérieure à la seconde comme il vous est aisé de le vérifier, soit par le calcul, soit par la géométrie.

Avouez que voilà une curieuse constatation, et qu'elle montre combien il faut se défier de ce qui paraît évident.

Quelle est la conséquence? Vous allez voir qu'elle vaut d'être considérée.

La vitesse de rotation du moteur étant uniforme, les angles MOB, FON, ainsi que les distances D (à la descente du piston), sont parcourues) et *d* (à la remontée du dans le même temps. Mais, puisque *d* est inférieur à D, il suit de là que la vitesse du piston, au début de la remontée, est plus petite que la vitesse qu'il aura au début de sa course descendante; de même la vitesse à la fin de la course montante sera supérieure à la vitesse à la fin de la course descendante.

Conclusion : les accélérations sont également variables dans les deux cas, et ceci ne laisse pas d'avoir une influence sensible sur l'équilibrage. Et c'est la raison pour laquelle l'équilibrage, qualifié à tort de *théorique*, n'est pas entièrement satisfaisant sur nos moteurs à explosion.

C. F.

Malgré toute l'autorité qui s'attache au nom de M. Ch. Faroux, je reste absolument sceptique devant cette affirmation, et j'en arrive même à me demander s'il n'y a pas là un « Humbug » aussi mécanique que le paradoxe.

UN LECTEUR TRÈS SCEPTIQUE.

La réponse à cette question a paru dans l'*Auto* du 28 mars. Néanmoins, nous croyons être agréables à notre correspondant, en en donnant une solution tout à fait élémentaire.

Il n'y a, dans le « Paradoxe mécanique » de M. Faroux, qu'un amusant problème de géométrie élémentaire.

Reportons-nous à la figure ci-contre.

On a, évidemment :

$RL = CF = AB = PK = b$, longueur de la bielle.

La figure nous montre que :

$$AP = PK - AK.$$

Or,

$$PK = b$$
$$AK = AM - KM.$$

Les relations entre les éléments du triangle AMB, nous donnent :

$$AM = b \cos. a$$

et, si nous appelons r le rayon du cercle décrit par le bouton de manivelle, on voit que :

$$AK = r(1 - \cos. \omega).$$

D'où, finalement :

$$AP = b(1 - \cos. a) + r(1 - \cos. \omega).$$

De même, on voit, sur la figure, que :

$$CR = CN - RN.$$

C'est-à-dire, en évaluant de la même façon, les longueurs de CN et de RN :

$$CR = b(\cos. a - 1) + r(1 - \cos. \omega).$$

La différence entre AP et CR, c'est-à-dire entre les distances respectives des points A et C aux points morts supérieur et inférieur, est donc égale à :

$$2b(1 - \cos. a).$$

Elle n'est pas nulle, par conséquent. Donc, M. Faroux a pleinement raison.

H. P.

QUESTIONS NOUVELLES

Quand doit-on changer de vitesse?

Dans sa réponse à la question « Comment peut-on connaître la multiplication d'une voiture? », parue dans un dernier numéro, M. Goulain termine ainsi : « La connaissance du rapport des différentes vitesses est éminemment intéressante pour le chauffeur qui en déduira, par exemple, le moment exact où il doit changer de vitesse. »

Y a-t-il donc des règles précises pour changer de vitesse? J'avais toujours cru que le conducteur jugeait du moment opportun de cette manœuvre, uniquement « au sentiment ». S'il en est autrement, je serais très heureux d'avoir quelques renseignements sur cette si importante question.

CHARLES SIMOND,
Paris.

Encore la question des ondes hertziennes?

J'ai lu dans le numéro de cette semaine de la Vie au Grand Air, *la réponse faite par M. Petit, au sujet de la transmission de l'énergie électrique aux aéroplanes par les ondes hertziennes. Je vous serais obligé de vouloir bien demander à votre excellent collaborateur si la transmission de l'énergie électrique ne serait pas réalisable de la terre à un bateau à moteur électrique.*

J'étudie continuellement la forme la plus pratique, la plus vive et la plus stable à donner aux canots automobiles et pour cela je construis de nombreuses réductions de ces petites unités qui sont actionnées par des moteurs électriques légers et puissants. Jusqu'ici, la question des accumulateurs m'a beaucoup embarrassé et pour éviter le poids formidable de ceux-ci je transmets la force motrice à l'aide d'un trolley. Cette solution n'est pas satisfaisante et j'aimerais pouvoir communiquer de terre à mes canots-modèles, par la masse liquide sans avoir recours à des fils ou autres accessoires. N'y a-t-il pas une possibilité par les ondes hertziennes ou dérivés?

Cela est très intéressant pour moi comme pour tous les constructeurs de canots ou coques de grands navires. Cela simplifierait, à charge de trouver une solution satisfaisante, et permettrait de justes comparaisons.

M. RAYNAUD, *architecte naval,*
21, rue des Patriotes (Saint-Quentin).

Comment doit-on établir un court de tennis?

Lecteur assidu de la Vie au Grand Air, *je me permets de recourir à votre aimable obligeance pour me tirer d'embarras.*

Je viens de fonder, avec trois Français, de mes compatriotes, et deux Russes, le Lawn-Tennis Club d'Odessa.

Les courts en asphalte revenant par trop cher ici (environ 3.000 francs chaque) et les courts de gazon étant impossibles à établir dans la région d'Odessa, nous avons songé à créer des courts en sable.

Je désirerais savoir si nous devons employer, pour la surface du court (ce que nos amis les Anglais appellent « top-dressing ») du sable pur ou du sable mélangé à un autre corps, machefer ou autre, et dans quelle proportion devra se faire ce mélange pour que nous obtenions de merveilleux courts comme ceux de Cannes, par exemple?

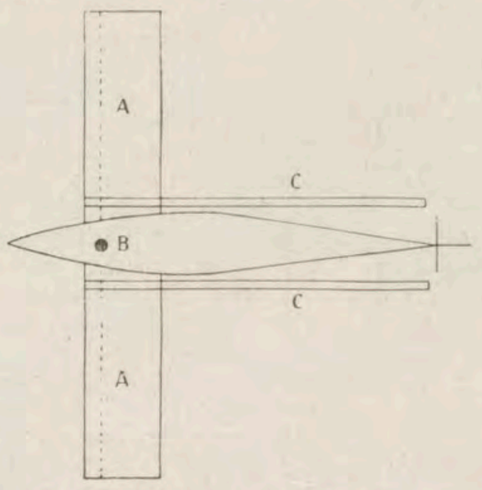
ABEL A. MARNET,
40, Kolewskaya K68 (Odessa).

INVENTIONS NOUVELLES

Aéroplane à ailes repliables.

Louis Bréguet, à Douai, vient de faire breveter un dispositif permettant le repliement rapide des ailes d'un aéroplane, qui présente un intérêt de tout premier ordre, surtout au point de vue militaire.

Les surfaces portantes peuvent tourner autour d'un axe horizontal, disposé parallèlement à leur bord d'attaque, perpendiculairement au fuselage, par conséquent, et représenté en A sur la figure. On les amène ainsi à être verticales. Dans cette nouvelle position, elles peuvent tourner autour d'un autre axe, vertical, passant par le centre de l'appareil, et qui se projette sur la figure en B.



Finalement les ailes occupent la position représentée schématiquement en C.

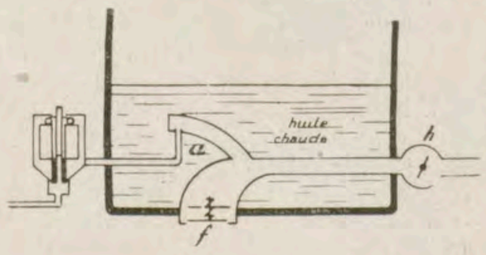
L'aéroplane est alors transportable par voie de terre, puisque les ailes sont rabattues contre le fuselage.

(Brevet allemand, Classe 77, N. W. 240.866.)

Réchauffage du carburateur par l'huile du carter.

On sait quelle importance présente, surtout pour les moteurs d'aviation, appelés à fonctionner dans des conditions de température très différentes aux altitudes élevées, aujourd'hui couramment atteintes par les aéroplanes, un bon réchauffage du carburateur.

Dans les moteurs refroidis par l'air seul, le problème du réchauffage est très ardu,



M. Esnault-Pelterie l'a résolu d'une fort élégante façon.

Le carburateur est placé, dans la disposition représentée par la figure ci-dessus, dans le carter qui enferme les manivelles du moteur. Il est donc complètement entouré par l'huile chaude.

Le pulvérisateur est en *a*, l'entrée d'air supplémentaire en *f* et la valve d'admission des gaz en *h*.

Dans une modification du brevet, une pompe, commandée par engrenages, prend l'huile chaude dans le carter et l'envoie dans la double enveloppe du carburateur, placé lui-même en arrière du carter des manivelles.

Par ricochet, l'huile du carter se trouve refroidie, résultat précieux qu'on ne saurait trop rechercher.

(Brevet anglais, Classe 7, N° 23.050).

TRICK.

JURISPRUDENCE SPORTIVE

Le délit de fuite.

Fuir n'est pas noble, fuir est lâche, fuir n'est pas sportif.

Il semble donc que j'aie tort d'aborder cette question dans ces colonnes que ne parcourent que des yeux de sportsmen. Et pourtant...

Et pourtant, combien il est humain, combien il est fréquent même que des hommes qui s'adonnent aux sports, se découvrant soudain auteurs d'un accident, s'énervent, s'affolent et, pour échapper aux responsabilités ou aux condamnations pénales qu'ils sentent les menacer, se dérobent, et sans plus de cérémonie, profitant de l'absence de témoins qui puissent les dénoncer, s'enfuient!

Sachons du moins que ce fait constitue en certains cas un délit punissable de peines correctionnelles. Une loi récente, celle du 17 juillet 1909, contient en effet la disposition suivante : « Tout conducteur d'un véhicule quelconque qui, sachant que ce véhicule vient de causer ou d'occasionner un accident, ne se sera pas arrêté et aura ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut avoir encourue, sera puni de six jours à deux mois de prison et d'une amende de seize francs à cinq cents francs, sans préjudice des peines contre les crimes ou délits qui se seraient joints à celui-ci. Dans le cas où il y aurait lieu, en outre, à l'application des articles 319 et 320 du Code pénal — (c'est-à-dire dans les cas de mort ou de blessures par imprudence) — les pénalités encourues aux termes de ces articles seraient portées au double. »

Cette loi est applicable même si l'individu qui s'est enfui n'a commis qu'un méfait très léger et causé qu'un dégât purement matériel, comme tué un chien ou une poule ou dégradé une voiture, un mur ou une barrière; mais elle ne l'est qu'aux personnes qui conduisent un véhicule et qui ont ainsi à leur disposition un moyen de se dérober aux poursuites qui rend leur capture ou leur découverte particulièrement difficile.

A cet égard, il est intéressant de rechercher ici quels sont les sports dont l'exercice peut, en cas d'accident, donner lieu à application de la loi du 17 juillet 1909. Au premier rang, plaçons l'automobile à l'intention de laquelle d'ailleurs cette loi a été faite plus particulièrement; puis aussi l'aéroplane : il n'y a en effet aucun doute que le chauffeur ou l'aviateur qui, après avoir commis un accident, profiterait de la vitesse de son moteur pour disparaître sans laisser ses nom et adresse, serait passible des peines ci-dessus énoncées. Sur le même pied doit être mis à notre avis le pilote d'un ballon libre ou dirigeable, à moins qu'il ne puisse établir qu'étant le jouet du vent, il n'a pu atterrir comme il l'aurait désiré. De même du maître d'un canot automobile, car cet engin constitue bien sur l'eau un véhicule ou moyen de locomotion rapide.

Peut-être aussi y a-t-il lieu de considérer les cyclistes, et à plus forte raison les motocyclistes, comme assujettis à la loi. Mais nous ne pensons pas qu'il en puisse être de même d'un cavalier, le cheval ne pouvant pas, en bon français, être envisagé comme un véhicule; ni, bien entendu, du coureur à pied si dans sa course il a renversé quelqu'un; ni du patineur, ni du rameur, ni même du chasseur qui aurait, en tuant un gibier, blessé quelque personne.

Celui-là seul qui conduit un véhicule et dont le véhicule a été la cause de l'accident, est susceptible de commettre le délit... ce qui ne veut pas dire que même pour les autres fuir, soit une action recommandable, oh! non!

J. IMBRECQ,
Avocat à la Cour de Paris.

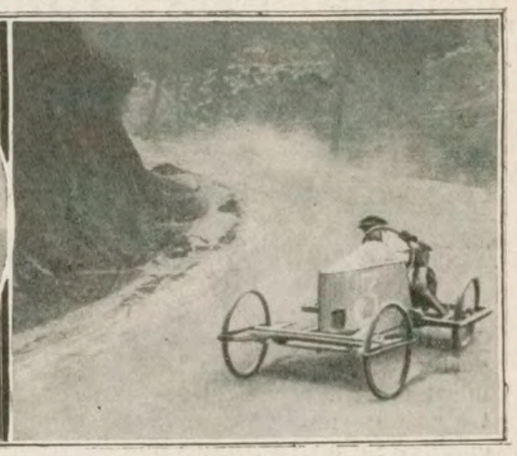
LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Bateau plat évitant les remous, inventé par un sportsman, M. Lartigue, il est actionné par une hélice aérienne, commandée par des pédales.

Le maréchal de logis Feierstein a passé avec succès sa 3e épreuve du brevet militaire, effectuant le voyage Pau-Dax et retour.

Carburateur, permettant à l'aviateur de mettre son moteur en marche sans aide.

M. Attilio Maffei, aviateur suisse, qui, sur son Blériot, fait du tourisme aérien, aux environs de Lugano.

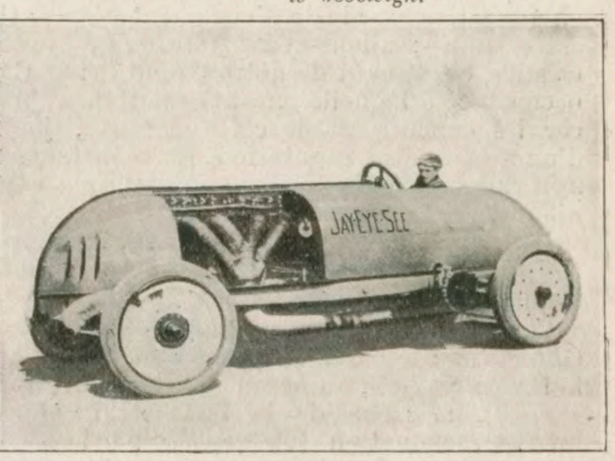


Une course de down-cars à Barcelone. Les Espagnols sont fanatiques de ce sport original qui remplace pour eux le bobsleigh.

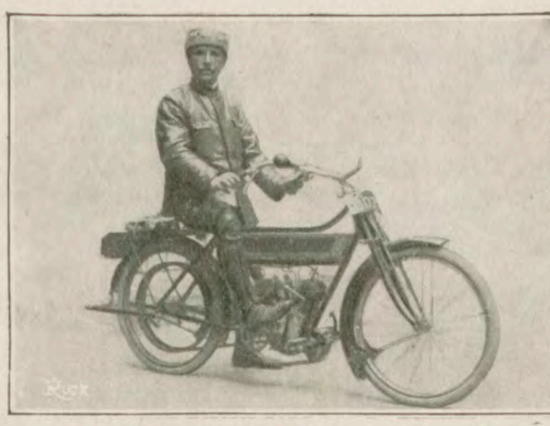
L'équipe de rugby du 19e dragons, qui tient garnison à Carcassonne. Ce quinze s'est mesuré avec succès contre les teams régionaux.

L'aviateur Américain Rodgers qui avait effectué la traversée de l'Amérique, vient de se tuer à Longbeach.

Eugène Renaux, emmène Paul Déroulède dans son hydro-aéroplane au-dessus de la baie, de Monaco.

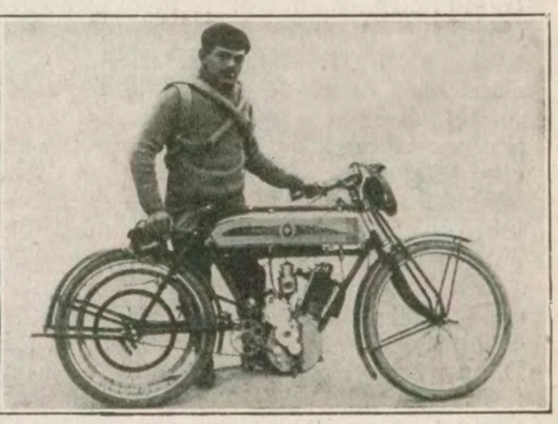


Louis Lesbrow, sur sa voiture de course, a couvert, à Long Island, 3 milles en une minute, atteignant la vitesse de 180 milles à l'heure.



L'Italien Bondini, qui fait le tour d'Europe (25.000 kil.), sur sa Motosacoche, a profité de son passage à Paris pour participer avec succès au circuit de Paris

Le départ des concurrents du Circuit de Paris (motocyclettes). Cette course organisée par l'Auto- Cycle-Club le dimanche et le lundi de Pâques, a été favorisée par un temps magnifique elle a remporté le plus vif succès.

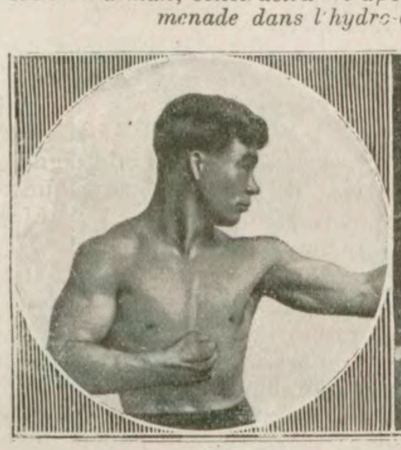


Pernette, l'excellent motocycliste imbattable dans les courses disputées autrefois sur les pistes des vélodromes, s'est classé 2e de sa catégorie dans le circuit de Paris.

Louis Blériot, constructeur et apôtre du monoplan, est invité par Henri Farman, constructeur et apôtre du biplan, à effectuer une promenade dans l'hydro-aéroplane de Fischer.

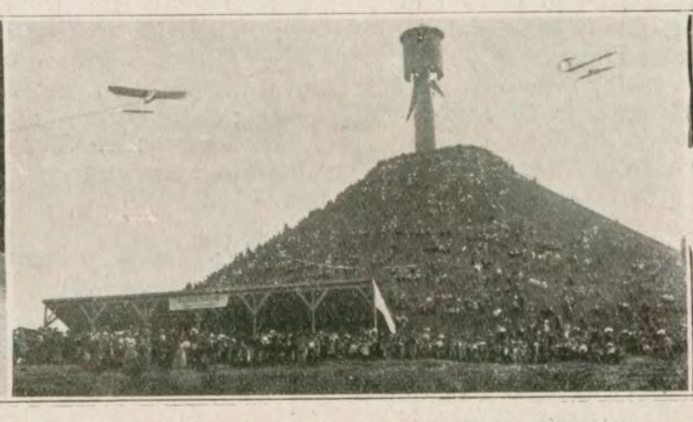
M. Bessonneau, l'industriel bien connu d'Angers, commissaire général du Grand Prix de l'Aéro-Club de France.

L'arrivée du Raid Hippique, organisé par le Matin *(350 kilomètres) à Auteuil, le mardi 2 avril. Les escadrons défilèrent devant le Président de la République et furent vivement acclamés.*



Young Togo, champion japonais de boxe (poids bantam). Il possède une grande qualité, et une résistance remarquable.

Deux concurrents de l'épreuve de motocyclettes, Marseille-Nice, dans un virage dangereux de l'Esterel. Le vainqueur fut Berlié qui couvrit la distance en 3 h. 1 m. 48 s.



Le meeting d'aviation de Nancy, en faveur de l'aviation militaire, a remporté un grand succès. Sur notre photographie Kuhling, sur Blériot, et Loridan, sur Farman, évoluent au dessus d'un crassier.

Desforges, qui s'est classé premier des pédestrians dans le championnat de la boucherie, disputé le Vendredi-Saint.

HIPPISME

Le Prix Juigné

Cette épreuve qui va se disputer dimanche, est réservée aux chevaux qui n'ont pas couru : nous apportera-t-elle, comme l'an dernier, le gagnant du Grand Prix.

Nous sommes arrivés à cette époque de la saison hippique où les sportsmen passent le plus rapidement des chimères brillantes aux désillusions amères. Les candidats sur lesquels leurs performances de deux ans attirent l'attention, se montrent inférieurs à leur réputation, ou sont arrêtés par un incident qui compromet à jamais leur carrière ; d'autres, que leurs courses récentes viennent de mettre en relief, démentent immédiatement la bonne opinion qu'un enthousiasme hâtif avait formée sur eux.

Le prix Juigné, qui va se disputer dimanche prochain, retiendra ainsi spécialement notre attention cette année ; allons-nous y trouver, comme l'an dernier, le gagnant de notre Grand Prix ? C'est une occurrence à laquelle on s'attendait peu jusqu'ici : car les concurrents de cette épreuve, jouissaient d'une mauvaise réputation. Et, pourtant, si l'on s'en rapporte à l'historique, on voit que cette opinion est certainement exagérée.

Le Prix Juigné a été fondé en 1894 ; mais il portait, à cette époque, une autre dénomination : il s'appelait Prix de la Reine Marguerite.

Cette année-là, il fut remporté par Sésame, à M. de Gheest (monté par Dodd), battant d'une encolure le favori Ravioli, au baron de Schickler (monté par French). L'ardeur de la lutte avait été si vive qu'une réclamation fut déposée par le second qui prétendait avoir été gêné ; mais le résultat fut maintenu.

L'époque de 1896 fut marquée par un incident tragique. Deux chevaux étaient également favoris, Crinoline, au comte de Saint-Phalle et le représentant de M. H. Ridgway, Indus. Celui-ci, après s'être tenu en bonne place dans le parcours, fournit son effort à la hauteur du pavillon, dépassant les leaders en quelques belles foulées pour gagner de cinq longueurs devant Savoisy et Echarpe. Mais, dès qu'il eut passé le poteau, il se mit à flotter ; au bout de cent mètres, il tomba mort de la rupture d'un vaisseau.

Les deux années suivantes, la course échut à un concurrent appartenant à M. Edmond Veil-Picard et monté par Dodge ; en 1897, au favori Rouge Daim, et, en 1898, à Taillebourg II, à 9/1. Puis, ce fut Sylphe II, à M. Wysocki (monté par Albert Childs), et, en 1900, Ganymède, à M. Abeille (monté par Edouard Watkins).

A partir de 1901, l'épreuve prit le nom de Prix Juigné. Pour célébrer ce début, elle fut remportée par un véritable outsider à 54/1. Pontife, cet outsider, était monté par Weatherdon et appartenait au prince Murat ; il était entraîné par ce pauvre Tom Lane, qui venait de quitter la carrière de jockey, pour prendre celle d'entraîneur, et qui devait disparaître peu de temps après, emporté par la maladie.

En 1902, l'arrivée se passe entre deux outsiders, Linaro, au vicomte d'Harcourt (monté par Thorpe), et Lusignan, à M. Braguessac (monté par Jenkins), l'avantage restant au premier ; c'est le commencement de la monte américaine. La place de troisième était occupée par le favori Arizona (monté par William Pratt), qui devait montrer ensuite une excellente forme, notamment dans le Grand Prix où il finit quatrième, tout près, après avoir assuré le train pour la gagnante, Kizil Kourgan, sa compagne d'écurie.

L'année suivante, Théoclès, à M. Edmond Blanc, bat Jane Grey ; Rose de Mai prend la place de troisième ; elle devait triompher, par la suite, dans la Poule d'Essai et dans le Prix de Diane.

Par contre, en 1904, les trois premiers sont Amiante, Our Johnny et Canard, le futur vainqueur du grand Steeple-Chase de Paris.

En 1905, le niveau se relève avec Phœnix, Priam et Strozzi. Le premier et le troisième ont fait preuve, au cours de leur carrière, d'une qualité certaine.

Vient ensuite une série de quatre années au cours desquelles les lots semblent bien incolores. Ce sont, en 1906, Fillah Marly et Quadrille ; le meilleur des concurrents serait Book qui finit parmi les non placés. En 1907, François Ier, Arga et Merci ; on peut noter cependant Eastman et Rabat Joie qui sont au nombre des non placés. En 1908, Gigolo II, Grelot et Five O'Clock ; quoique le vainqueur, Gigolo II ait fait preuve par la suite d'une certaine qualité. En 1909, Darwin, Charming Lily et Malborough, bien que les deux premiers aient fourni des performances honorables au cours de leur carrière.

Enfin le lot de 1910, Cadet Roussel III, Secours et Sofa, nous a fourni en son vainqueur un cheval de très bonne classe ; quant à celui de 1911, Traversin, As d'Atout et Farakabad, il nous a donné le gagnant du Grand Prix.

Plusieurs remarques sont suggérées par l'examen de l'historique de cette épreuve. C'est d'abord le nombre élevé des concurrents : les lots oscillent entre 9 et 21 partants, mais la moyenne ressort à 15 partants. Or, malgré cet élément d'incertitude qui vient s'ajouter à ce fait que tous les chevaux débutent, les favoris font généralement très bonne figure. On ne trouve que deux épreuves, en 1898 et en 1901, dans lesquelles ils n'ont pas pris l'une des quatre premières places ; sinon ils ont occupé six fois la place de premier, trois fois celle de second, trois fois celle de troisième et quatre fois celle de quatrième.

Il y a trois propriétaires qui ont déjà remporté deux fois le prix Juigné : le prince Murat, avec Pontife et Darwin ; M. Edmond Blanc, avec Theoclès et Fellah ; M Edmond Veil-Picard, avec Rouge Daim et Taillebourg II. Deux entraîneurs seulement ont réussi le coup double ; ce sont, celui de M. Edmond Blanc, Robert Denman, et celui de M. Edmond Veil-Picard, G. Cunnington-junior. Il en est de même parmi les jockeys : Dodge a monté Rouge Daim et Taillebourg II ; Albert Childs a monté Chrôme et Sylphe II.

On dit bien que la connaissance du passé est le meilleur moyen d'arriver à prévoir l'avenir. Mais je doute que de ces quelques notes on puisse tirer quelque enseignement pour la course de dimanche prochain.

Nous allons cependant passer un examen rapide des vingt-neuf candidats qui ont été engagés l'autre jour. Nous commencerons par ceux qui ont subi le feu des enchères en vente publique.

Argentino a été acheté 51.000 francs yearling ; il provient de l'élevage de M. Gaston Dreyfus ; c'est un propre frère de Maintenon.

Nous trouvons ensuite deux concurrents qui proviennent de l'élevage de MM. le comte de Nicolay et M. de Gheest : Hassi, frère d'Halima et propre frère d'Hamia, acheté 25.000 francs par M. Edmond Blanc, et Nickel, frère de Nanteuil, Nivolet et Nivoletta, acheté 22.500 francs par le baron M. de Rothschild.

Cœur de Lion III a été acquis pour 20.000 francs par M. Obry Rœderer à la vente de Mme Lemaire de Villers ; sa mère est née en Australie.

Ben y Gloë, qui provient de l'élevage du Comte Foy, a été payé 14.100 francs par M. Jean Joubert. Humbug, comme Argentino, sort de l'élevage de M. Gaston Dreyfus : il a été acheté pour 6.600 francs par le baron E. de Rothschild.

Porto a été payé 3.800 francs par M. Aumont et Tribun III, 2.500 francs par M. Portefin : tous deux ont été élevés par MM. Boucherot.

De l'élevage du Comte G. de Ganay, Cancan II payé 3.000 francs par M. Merle. De l'élevage du comte de Lastic Saint-Gal, La Hume payée 2.000 francs par M. Debray ; sa mère avait déjà donné Fine Oreille. Marteau II a été payé 1.500 francs à la vente des yearlings de M. Edmond blanc ; élevé par le baron A. Palaminy, Danois a été adjugé pour le même prix. Enfin, Œillet Blanc II qui est né chez la baronne Angellier, a été acheté pour 950 francs par M. W. Flatman ; sa mère a été importée d'Angleterre ; couverte par Mauvezin, l'ancien cheval de M. Edmond Blanc.

Deux concurrents ont été vendus en février dernier lors de la liquidation de l'écurie du baron de Rothschild ; ce sont Saint-Ange III, payé 30.500 francs par M. Kann, et Tribun II, payé 16.500 par M. Marghiloman. La mère de Tribun II a déjà donné Péroraison et Exorde.

Parmi les chevaux, qui n'ont pas passé en vente publique, citons : Rapp, propre frère de Le Remendado ; L'Oiseau Roc, frère de Eider, Eilina et Eildora ; Friant II, frère de Félibre II ; Doitonldire, frère de Marsa et propre frère de Favonio ; Ultimatum, frère de Nord, de Refuge et propre frère de Secours ; Caravansérail, frère de Copenhague et de Constantinople : Le Sirdar, frère d'Indiano et de Donaldina ; Adieu, frère d'Amande, d'Aveu et propre frère d'Acacio ; La Gartempe II, sœur de Le Thorion ; Usquebangh, propre frère de Soirée d'Ivresse ; Limon, propre frère de Lemon Squash.

Les seuls candidats, qui aient été engagés au mois de septembre dernier dans le Biennal, sont Ben y Gloë, Ultimatum, Hassi, Rapp et Nickel.

RENÉ RIONDET.

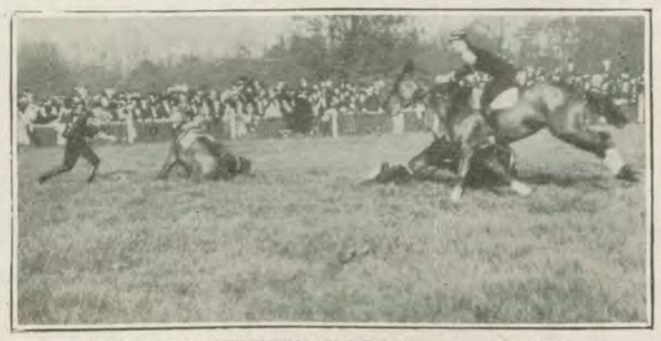
Nous informons ceux de nos lecteurs qui posséderaient le numéro 618 de la *Vie au Grand Air*, que nous sommes en ce moment acquéreurs de ce numéro au prix de 0 fr. 75.

Longchamp est ouvert

Montrose II n'est plus le crack espéré : il corne.

MONTROSE II s'est fait battre dans le prix Lagrange, comme il s'était fait battre dans le prix Delâtre ; mais, cette fois, point n'est besoin de commenter sa défaite, d'en chercher les causes, d'interroger l'avenir. Les interminables discussions soulevées à son sujet, toutes les hypothèses, toutes les espérances sont mises à néant par une révélation précise, par un fait certain et palpable : le crack corne. Cette explication, aussi péremptoire que fâcheuse, de ses deux défaillances, a été donnée officiellement par son entourage. Confidence un peu tardive, diront les parieurs échaudés. Que d'argent jeté au vent ! Peut-être, Montrose II aurait pu gagner, il eut même gagné très brillamment sans Shannon, et sa victoire eût été accueillie comme une éclatante réhabilitation. Que n'eussent pas dit, alors, les mêmes parieurs ? L'avertissement, qu'ils jugent tardif, eut passé pour une manœuvre : ce qui montre, une fois de plus, qu'avec le souci constant des intérêts du public, avec le sincère désir de l'éclairer, le propriétaire le plus consciencieux n'a pas toujours la tâche commode.

Donc, Montrose II corne, Le mal a fait, depuis quelque temps, des progrès rapides, il a empiré au point qu'une opération a été reconnue nécessaire. Elle est



CHUTE DU LIEUTENANT ROMAN A AUTEUIL.

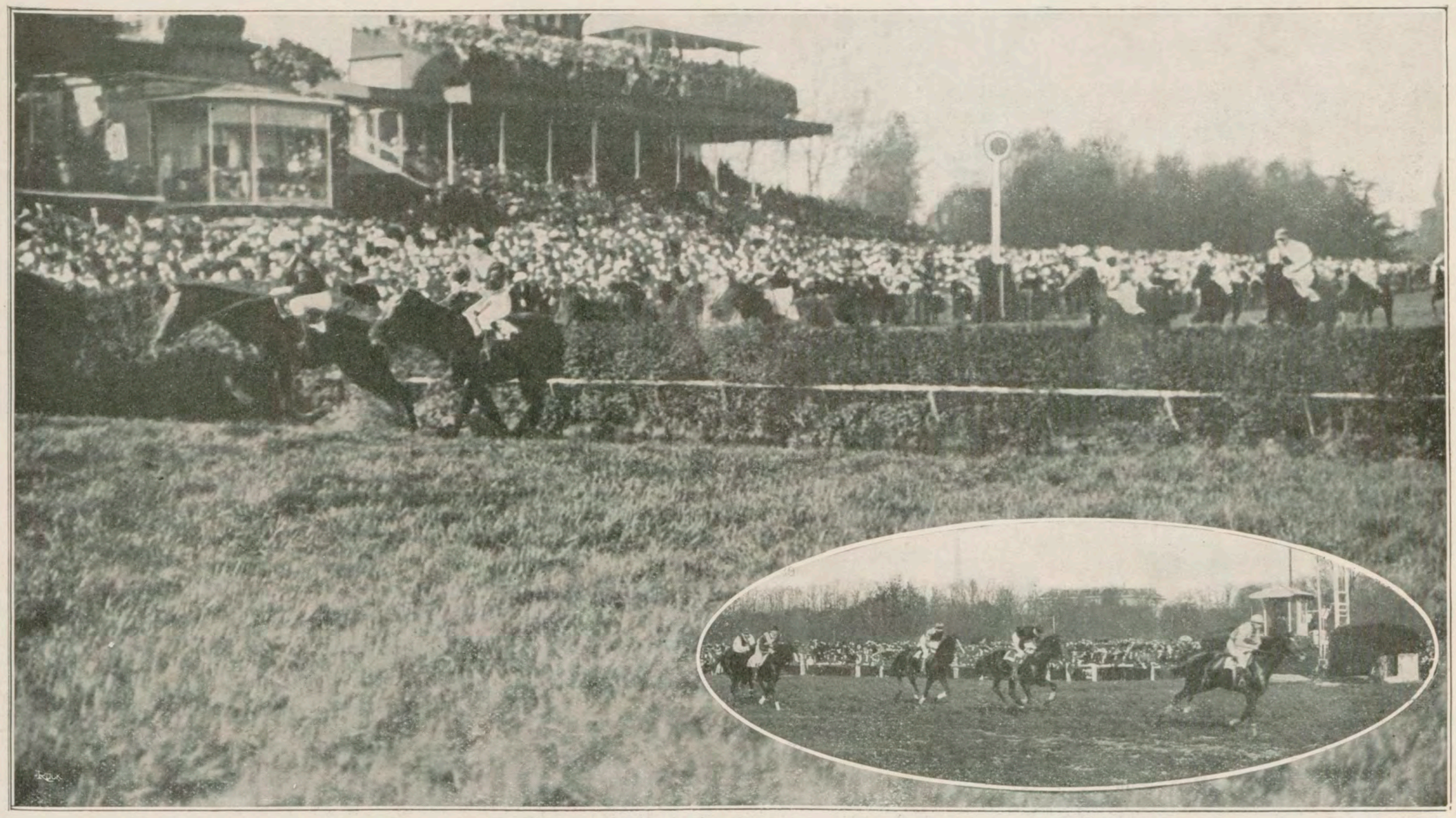
faite à l'heure qu'il est. Nous reverrons le fils de Maintenon avec un tube. Qu'adviendra-t-il de lui ? Il est possible qu'il gagne encore, sur de courtes distances, quelques courses importantes. Il garde la chance dans la Poule d'Essai. Mais le Derby, le Grand Prix, c'est tout autre chose. La grande épreuve de Longchamp gagnée par un cheval corneur et muni d'un tube, cela passe la vraisemblance et vraiment, ce serait dommage. Sa carrière de course n'intéresse plus guère que son propriétaire ; elle n'est plus qu'une question d'argent. Au point de vue sportif, il a cessé d'être intéressant. Ce qu'il inspire, c'est une admiration rétrospective. « Quel grand cheval il eût été sans accident ! » C'est ce qu'on dira ? C'est ce qu'on a dit déjà après le Prix Lagrange : car la révélation de son infirmité, en expliquant ses défaillances, l'a réhabilité et, en quelque sorte grandi. Mais il n'est plus un reproducteur possible, il est irrémédiablement diminué, et ses succès futurs n'inspireront guère que des regrets. Au point de vue purement sportif, mieux vaudrait qu'il s'en tint là.

Sa succession est ouverte. Nous sommes à la recherche d'un crack. Sera-ce son vainqueur Shannon ? Ce n'était, l'an dernier, qu'un bon cheval de second plan, mais qu'il passe au premier, on peut très facilement l'admettre, sa performance est remarquable. Se montrer quinze à vingt livres meilleur qu'un très honnête cheval, tel que Dop, c'est mieux que ce qu'a fait Sightly, et c'est assez pour appuyer une sérieuse candidature au Derby. Pourtant, quelques réserves s'imposent. Les révélations subites demandent toujours confirmation, surtout quand le sujet n'a pas, la silhouette d'un crack. Que de courses fausses n'a-t-on pas vues sur cette ligne droite de Maisons, et dans ce même prix Lagrange. Mic, dont il n'a jamais été reparlé depuis, y a battu Holocauste. Un pareil précédent conseille la prudence. Attendons de revoir Shannon sur une piste moins spéciale.

Un autre candidat a surgi lundi à Longchamp : De Viris. Celui-là a beaucoup mieux que Shannon la silhouette d'un cheval de Derby. Il n'est pas du modèle joli, tape à l'œil, mais il est important, bien soudé, sérieux, imposant. Sa performance est moins significative que celle des poulains de M. Duryea, car que valent Le Quart d'Heure, Omnis et le Radial d'aujourd'hui, déchus à ce qu'il semble. On n'en sait rien. Peu de chose sans doute. Mais il y avait entre eux et De Viris autant de livres au moins qu'entre Shannon et Dop. On ne peut imaginer une course gagnée avec peu de désinvolture et dans un meilleur style. Ce fils de Simonian, qui n'était pas un deux ans, qui avait besoin de temps pour se souder, avait à peine laissé entrevoir sa qualité en peu d'années. Il s'est montré dimanche sous un jour tout nouveau. C'est le sujet le plus intéressant que nous ait montré la première journée de Longchamp.

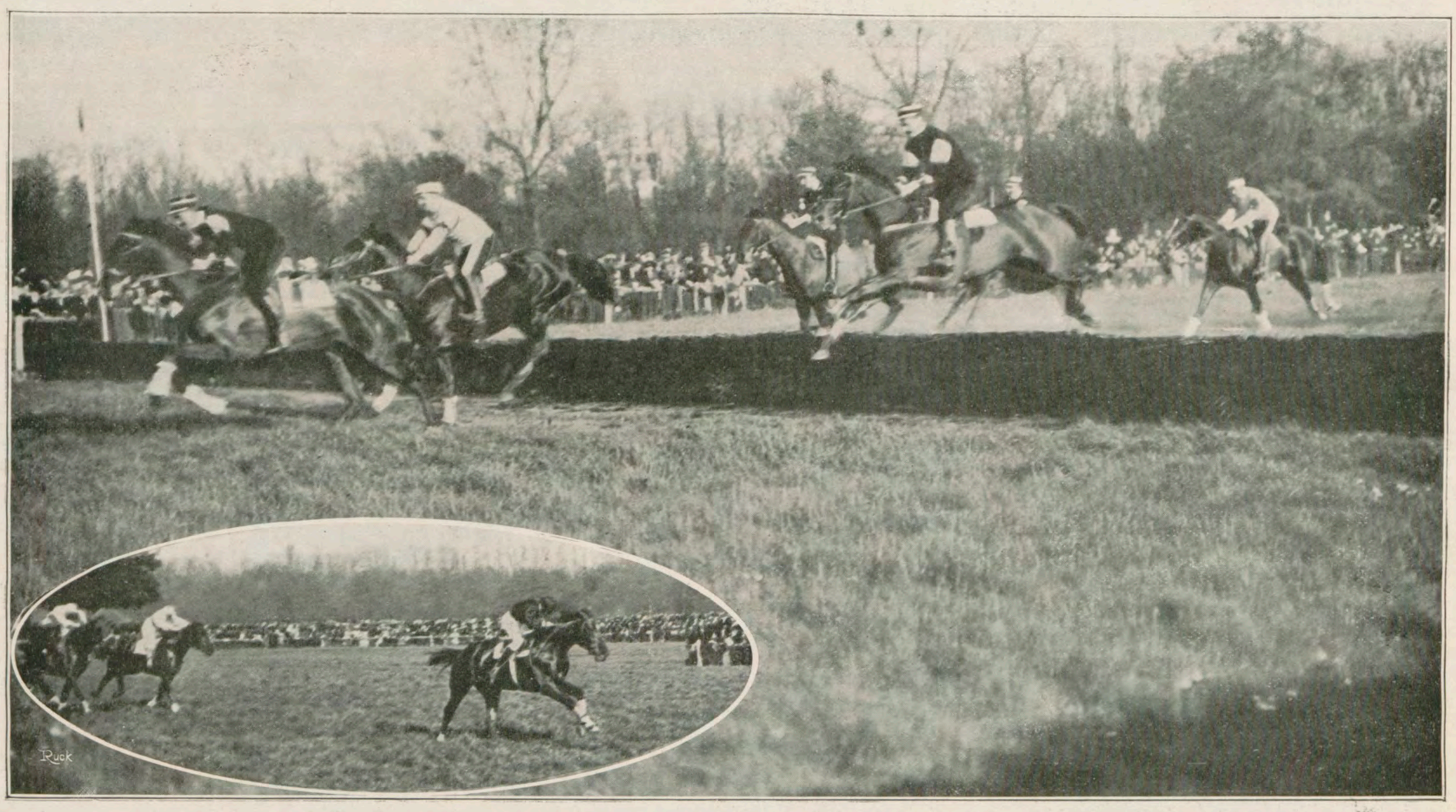
STUART.

LES COURSES D'AUTEUIL



LE SAUT DE LA RIVIÈRE DES TRIBUNES ET L'ARRIVEE DU PRIX DU PRÉSIDENT (Steeple 4.500 m., 50.000 fr.). — 7 avril.

Au mur en pierres, Sea Lord, Primat et Ange Blond tombaient de même que Causerie à la haie suivante. A la descente de la butte, Arghoun désarçonnait son jockey. Au talus à revers, Prince de Saint-Taurin et Superfin faisaient une chute. Dans les tournants, Le Tremblay, Georget, Kumamoto et Hopper menaient. Celui-ci se détachait après le bull-finch pour l'emporter de deux longueurs sur Kumamoto. Georget était troisième à une longueur et demie devant Héron.



LE SAUT DU HUIT DANS LE PRIX TURENNE (Steeple militaire. 4.000 m.). — 7 avril.

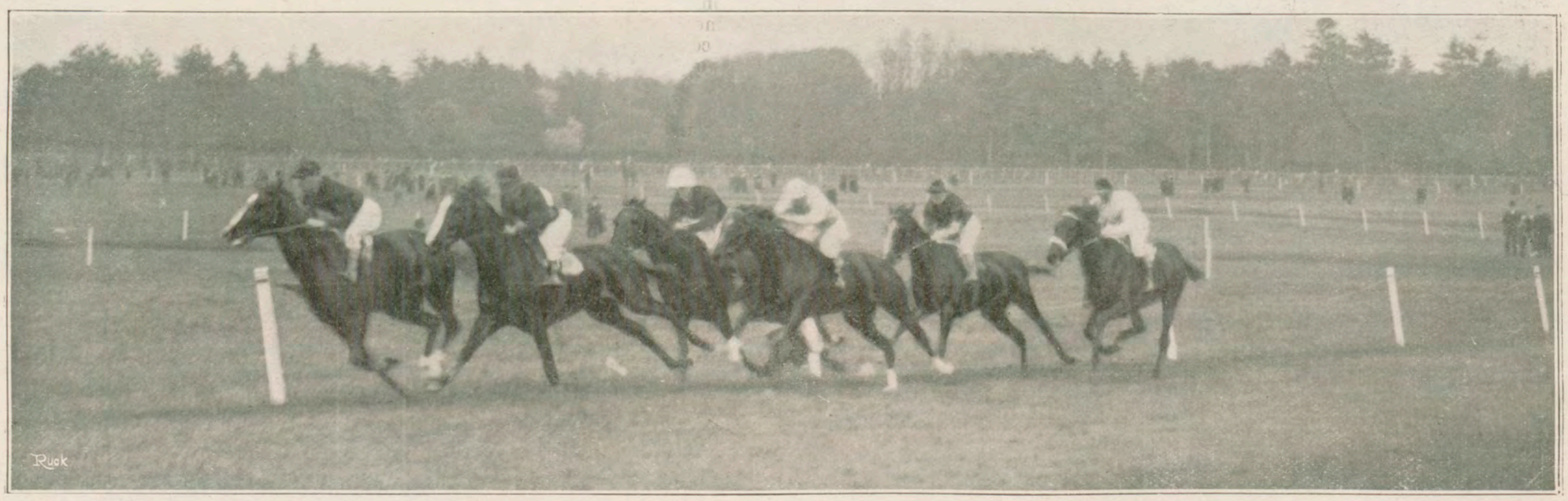
La course se dessinait bientôt entre Marouette II et Sarabande II. Marouette, qui avait le commandement au premier passage du bull-finch, menait toujours aux tribunes et au huit devant Sarabande II, qui la dépassait dans la ligne droite pour l'emporter de deux longueurs. En médaillon, l'arrivée du prix Le Gourzy (haies, 4.000 m., 20.000 fr.) gagné par Scoff II devant Joyeux V et Clin d'Œil. Scoff II s'était détaché à l'entrée de la ligne droite et n'avait plus été inquiété, Joyeux V finissait à deux longueurs.

LA SEMAINE DE PLAT

Shannon Montrose II

L'ARRIVÉE DU PRIX LAGRANGE (2.000 m., 40.000 fr.) — MAISONS-LAFFITTE, 4 avril.

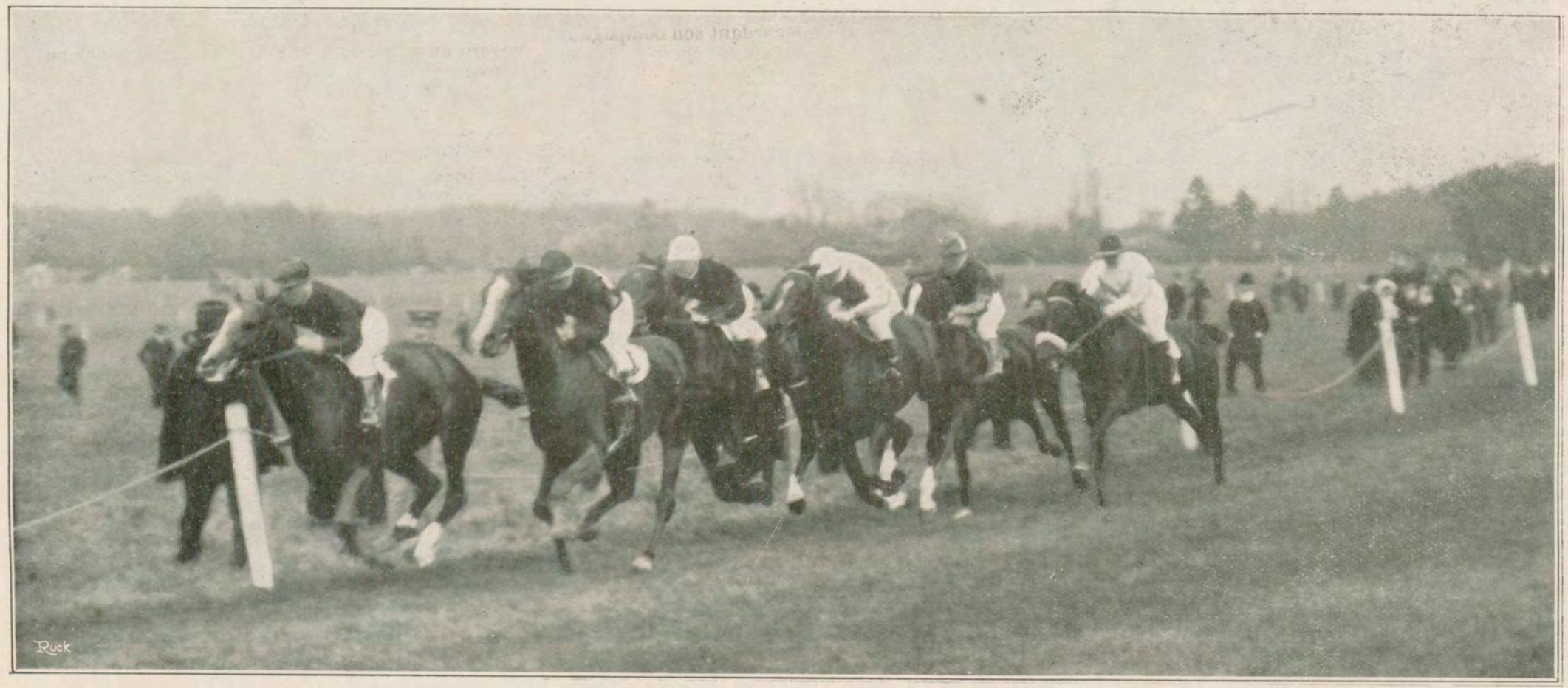
Montrose II, Shannon, Dop partaient en tête. Aux tribunes, ils étaient détachés. Avant le poteau des 1.800 m., Montrose II fléchissait, Shannon l'emportait alors facilement de trois longeurs. Dop était troisième à cinq longeurs.



Clérambault Templier III Cadet Roussel III Rire aux Larmes Tripolette La Française

LE TOURNANT DANS LE PRIX DES SABLONS (2.000 m., 25.000 fr.). — LONGCHAMP, 8 avril.

Lundi, Longchamp faisait sa réouverture. Cette solennité hippique avait attiré une foule considérable malgré le temps par moments incertain. Le sport fut très intéressant et presque tous les grands cracks étaient inscrits dans les diverses épreuves. La plus importante, le prix des Sablons, revint à Cadet Roussel III. à M. J. Prat (J. Childs), après une course trés disputée.



L'ENTREE DE LA LIGNE DROITE DANS LE PRIX DES SABLONS

Clérambault, Rire aux Larmes et Templier III s'élançaient en tête. Tripolette était derrière. Dans la montée, Clérambault menait toujours. Dans la ligne droite, Cadet Roussel III se dégageait et l'emportait d'une demi-longueur sur Tripolette, venue très fort. Templier III était troisième à une demi-longueur devant Rire aux Larmes.

La vie d'un champion du ring

PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)

DESSINS DE ROBERT EDGREN

CHAPITRE XXV

UN VRAI BOXEUR, TOM SHARKEY

Je demeurai quelque temps avec Bill Delaney à Oakland, après avoir battu Peter Everett. Billy avait un petit cerisier dans le jardin situé derrière sa maison. J'avais l'habitude de grimper dans l'arbre, pour manger les cerises. Chaque fois que Billy m'apercevait, il riait à se rouler par terre. Il prétendait que j'avais l'air d'un éléphant juché sur un buisson de roses.

Oakland était un excellent pays pour s'entraîner. Il y avait de jolies collines à grimper, tout autour de la ville. Quand je n'étais pas occupé à galoper dans la campagne, je prenais une voiture à deux roues et je m'en allais jusqu'à Redwood Canyon ou Diamond Canyon, pour tirer des écureuils au pistolet ou à la Winchester de 22. Il n'y avait pas grand chose à chasser, en dehors de cela dans la région : quand je rentrais, j'allais au Reliance A. C.

Le Club avait une jolie installation et une belle salle. Billy Acres, le vieux boxeur, était professeur. On y trouvait tout un lot d'athlètes, car le Club avait la meilleure équipe de football de toute la côte. Depuis cette époque, il est devenu un club de boxeurs professionnels et j'y vais toujours donner le dernier coup de fion à mon entraînement, quand je descends des montagnes la veille d'une rencontre à San Francisco.

Juste à ce moment, il y avait un homme qui quittait la côte du Pacifique pour me rencontrer. C'était Tom Sharkey.

Il y avait déjà deux ans que Tom s'était affirmé comme un homme de classe. Quand je rencontrai

JE CROIS QUE SHARKEY N'AVAIT JAMAIS ÉTÉ BATTU DANS UN PUGILAT A POINGS NUS.

Long, Sharkey était déjà un grand boxeur. Il était marin à bord du **********, quand il vint en Californie, en 1895, et mit knock out l'Australien Billy Smith, à Colsun, en sept rounds. Sharkey paraissait un combattant si solide qu'on l'opposa au champion Jim Corbett, pensant que celui-ci n'en ferait qu'une bouchée. Mais il lui mena la vie dure, dans un match de quatre rounds qui fut déclaré nul et tout le monde s'emballa sur lui. Il rencontra ensuite Fitzsimmons et obtint de Wyntt Earp, la décision, sur une faute. C'est à peu près à cette époque que je fis sa connaissance. Il était venu à Carson, pour assister au combat Corbett-Fitzsimmons. J'étais alors sparring partner de Corbett et, naturellement, personne ne me connaissait, tandis que Sharkey était déjà célèbre. La première fois que je rencontrai Tom, il m'amusa beaucoup. Il se promenait tranquillement, quand le chroniqueur sportif d un journal de Frisco lui demanda ce qu'il pensait du combat Corbett-Fitzsimmons.

— Je peux les battre tous les deux, l'un après l'autre, dit Sharkey, ne les ai-je pas battus tous les deux ?

Je regardai le marin et je ne pus m'empêcher de penser que je n'aurais pas beaucoup de mal à battre un petit bonhomme comme celui-là. C'était plus difficile, cependant, que je ne le pensais, comme je m'en aperçus plus tard en deux occasions. Il était excellent sur le ring et rien ne pouvait l'émouvoir.

Sharkey était, on peut dire, boxeur de naissance. Il ne pensait à rien autre chose dans la vie qu'à combattre. Quand il quitta son bord, il avait pris l'habitude de se battre un peu partout et, ensuite, d'aller, avec quelques marins, mettre à sac un cabaret de matelots de sa connaissance, bousculant tout le monde dans la rue. Je crois que Tom n'aurait jamais été battu dans un pugilat libre à poings nus.

On conte un tas d'histoires sur la façon dont Sharkey s'entraînait. Un jour, comme il faisait de la course à pied sur une route, et qu'il passait devant une ferme, un chien furieux bondit hors de la porte et sauta sur lui. Le marin portait à la main une lourde canne. Il jeta un regard sur le chien, du coin de l'œil, et sans changer son pas, ni sans modifier son expression, il lui envoya un coup de canne sur la tête, et le chien tomba raide mort. Sharkey continua sa route à la même allure, sans même retourner la tête pour voir ce qu'il était advenu du chien. La seule chose à laquelle sa pensée était arrêtée, c'était de terminer sa course dans le temps qu'il s'était fixé.

Il avait aussi de l'ambition. Pendant qu'il s'entraînait sur la route, en vue de notre rencontre, un reporter d'un journal de Frisco, vint à sa rencontre à bicyclette. Il me raconta la chose plusieurs années plus tard. Sharkey n'a jamais été un grand causeur, mais, à cette époque, il parlait encore moins. Il disait « oui », « non », c'était là, à peu près, toute sa conversation.

Cette fois, Tom se laissa suivre pendant un mille ou deux, sans ouvrir la bouche. A la fin il tourna la tête et demanda.

— Fumez-vous ?

— Non, dit le journaliste, espérant que son compagnon allait se déboutonner.

— Ni moi, dit Sharkey.

Trois ou quatre milles passèrent encore sans un mot de Tom. Enfin, il tourna la tête de nouveau.

— Buvez-vous ?

— Jamais, répondit le journaliste, en clignant de l'œil vers une enseigne qui vantait les mérites d'une quelconque bière.

Trois ou quatre milles encore. La course de Sharkey était à peu près finie. Il n'avait répondu aux questions de son interviewer que par un grognement inintelligible ou un signe de tête. Mais il avait encore quelque chose dans l'esprit.

— Allez-vous quelquefois au bal sans chemise, vous ? dit-il à demi-voix, regardant son compagnon de côté, pour voir s'il ne l'avait pas choqué par une telle supposition.

— Jamais, dit le journaliste, et vous ?

— Moi, non plus, dit Tom et je ne le ferai jamais, jusqu'à ce que je sois champion du monde.

Je fus vraiment peiné, après avoir entendu cette

TOM SE PRÉCIPITAIT SUR LA PLAGE ET SE JETAIT A LA MER.

histoire, de m'être mis deux fois en travers, dans cette poursuite de Tom, après le titre de champion.

Il y a beaucoup d'autres histoires sur Tom, c'était un rude compagnon. Pendant qu'il s'entraînait à Seal Rock House, qui était tout au bord de la mer, il avait coutume, après chaque assaut de courir à la plage et de se jeter à l'eau. La mer était presque toujours mauvaise et agitée, mais le marin nageait comme un phoque et ne se troublait pas pour si peu. L'eau était glaciale. Tom en sortant attrapait un de ses partenaires et le jetait à l'eau en guise de jeu, puis il rentrait au vestiaire. C'était un rude compagnon !

Un jour, Tom rentrait en courant à la salle à moitié gelé, quand un photographe l'arrêta et lui

TOM SE JETA SUR MOI LA TÊTE BAISSÉE.

demanda s'il ne voulait pas prendre une paire de gants et boxer avec un de ses seconds en plein soleil, de façon à ce qu'il pût prendre quelques instantanés en action. Tom appela un de ses sparring partners et lui dit de courir chercher des gants. Puis ils se rendirent sur une petite pelouse derrière la maison. Tom et son partenaire mirent les gants et le photographe prépara son appareil.

— Que voulez-vous faire d'abord ? demanda Tom.

— Oh, dit le photographe, je ne veux pas faire de chiqué. Je voudrais un instantané montrant comment vous faites un knock out. Pouvez-vous poser pour cela, et que l'autre aille à terre, en sorte que je puisse prendre une plaque au moment où il tombe ?

— Certainement ! dit Sharkey.

Alors il plaça son partenaire et demanda au photographe s'il était prêt.

— Tout prêt ! répondit-il. Tombez comme si vous étiez knock out.

— C'est ce qu'il va faire, dit Sharkey, en lui envoyant un swing du droit. C'était un vrai knock out; le pauvre sparring partner heurta le sol tellement fort, qu'il se brisa la hanche. Sharkey voulait continuer la série d'instantanés, mais son équipe déclina l'honneur.

Quand on m'offrit de me rencontrer avec Sharkey, Billy Delaney et moi nous sautâmes sur la proposition.

Les choses tournaient en ma faveur et préparaient ma voie. Le championnat n'était pas loin ! Bill s'assit et me dit: « Jim, vous pouvez rosser le marin. Ce n'est rien que cela pour vous ! » Bill n'était pas prodigue de ses tuyaux, mais il confiia à nombre de ses amis que je pouvais battre Sharkey. Le combat fut fixé au 6 mai 1898 au Mechanic's Pavillion.

CHAPITRE XXVI

SHARKEY ME DONNE L'OCCASION DE FAIRE UN BEAU COMBAT

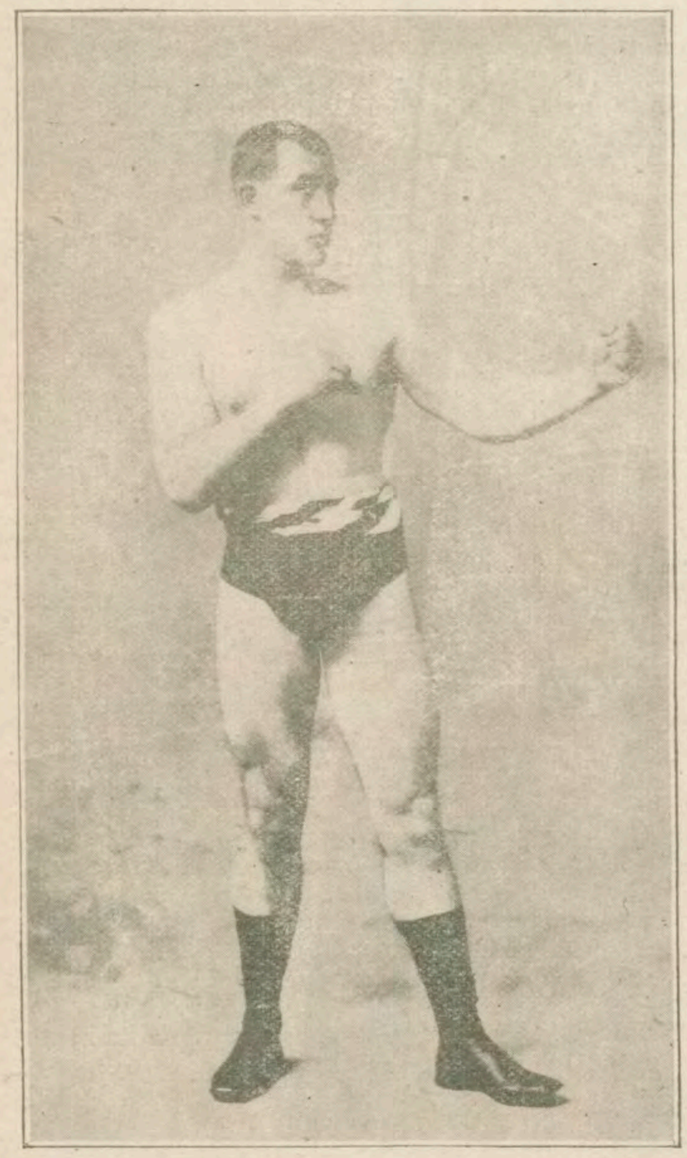
Le soir où je combattis Tom Sharkey vit se dérouler une suite d'événements plus émouvants que les jeux de cirque. Les organisateurs, il faut le dire, s'étaient entendus avec un entrepreneur qui, dans des conditions extraordinaires de bon marché leur avaient construit en hâte une série de gradins qui commençaient derrière les loges et s'élevaient jusqu'au

(1) Voir la *Vie au Grand Air*, depuis le n° 696.

Voir à la page suivante la treizième question posée à nos lecteurs et dont la réponse constitue la treizième solution de notre « Concours de Jeffries ». Voir également, à cette même page, les conditions et les prix de notre Concours.

toit du Mechanic's Pavilion, à 20 pieds au-dessus du sol.

Dans l'après-midi, la tribune de la presse, qui était suspendue à la galerie supérieure par un système de poutres, s'effondra sous son propre poids. Cette tribune était établie pour contenir 20 à 30 personnes! Elle avait été, elle aussi, construite hâtivement. A 8 heures, quand les journalistes commencèrent à arriver, le gros Bill Naughton, qui pèse plus de 300 livres, grimpa dans les stalles. Juste comme il atteignait son fauteuil, crac! une des grandes tribunes s'affaissa sur le plancher. Les fauteuils s'affalaient les uns sur les autres comme des châteaux de cartes. Personne ne fut blessé; c'était une rangée peu élevée. On avertit les journalistes que leur tribune était tombée déjà dans l'après-midi et tous dégringolèrent en hâte au rez-de-chaussée. Le gros Bill conserva son fauteuil un moment. Mais Bob Edgren (1) un autre sportsman de poids le rejoignit. « Attention! lui cria Bill, si



TOM SHARKEY
QUI FUT DEUX FOIS BATTU AUX POINTS PAR JEFFRIES

nous nous mettons tous les deux là, sûrement, ça va dégringoler! » Et il s'empressa de descendre.

Pendant ce temps, les matches préliminaires se déroulaient. Pendant que Stelzner et Baker étaient aux prises, une autre partie, plus élevée des fauteuils s'écroula, entraînant avec elle 5 ou 600 spectateurs. Le Pavillon était rempli du sol jusqu'à la galerie. Cette fois il y eut pas mal de blessés, plus ou moins grièvement. Un peu après 9 heures, une autre rangée de sièges s'affaissa avec un fracas qui remplit toute la salle. Je crus que le Pavillon était en bas. Il y eut des cris et des gémissements et la foule se rua pour sortir des décombres. Baker et Stelzner s'arrêtèrent de combattre, jusqu'à ce que l'arbitre leur ordonnât de continuer, pour attirer l'attention du public et empêcher une panique.

J'entendis tout cela de ma loge où je m'habillais. L'ambulance vint et emporta les blessés à l'hôpital. Heureusement, quand les plus hautes rangées tombèrent, personne ne fut tué. Ceux qui n'étaient que contusionnés se relevèrent tant bien que mal et grimpèrent sur les décombres pour voir le combat.

Quand je descendis sur le ring, quelques minutes avant Sharkey. J'aperçus le plus curieux spectacle qu'ait contemplé un boxeur. Sur l'immense plancher du pavillon, il ne restait plus qu'une couple de rangées de fauteuils debout. Tout le reste était à terre. Les débris étaient couverts de spectateurs et on eut dit que le ring était entouré d'une série de collines disparaissant sous la masse des curieux. Tout le monde était fort mal à son aise et l'air était rempli de poussière.

Mais un boxeur a l'habitude de prendre les choses comme elles sont. Je ne passai pas beaucoup de temps à regarder autour de moi. Sharkey venait d'arriver sur le ring, prêt pour le combat. Il avait Spider Kelly et Tim Mc Grath avec lui, Billy Delaney, De Witt Van Court et mon frère Jack étaient dans mon coin. L'arbitre était Alex Greggains.

Je regardai Sharkey et il sourit. Il était aussi fier qu'un coq de combat. Sa peau était tannée par le soleil et le vent, et ses muscles faisaient des saillies comme des cordes à nœuds. Il avait des ancres tatouées sur les bras et un grand bateau en encre rouge et bleue sur la poitrine.

— Voyez-vous ce bateau que porte Sharkey devant lui? dis-je à Billy Delaney.

— Naturellement, dit Bill.

— Eh bien, regardez-le, quand il en est temps encore, car je vais le couler.

Nous commençâmes le combat.

Sans attendre, je marchai droit sur Tom, et il recula. Il ne devait pas se méfier beaucoup de moi, après tous les hommes de valeur et de science qu'il avait rencontrés. Mais, à un moment, il bondit sur moi en me portant un swing terrible. Je n'eus pas de peine à parer avec mon gauche, et il passa à côté.

Sharkey, qui était sorti de la marine, avait toujours une troupe de marins autour du ring, quand il combattait. Ils étaient tous très emballés sur lui et il n'y avait pas un marin qui put penser que le champion de la marine pût être battu. Il y avait donc une centaine de matelots de l'*Olympia* autour du ring ce soir et chaque fois que Tom s'élançait sur moi, ils poussaient des hurlements d'Indiens Pawnies. Quand nous vînmes en clinch, je regardai par dessus l'épaule de Tom et je leur fis une grimace.

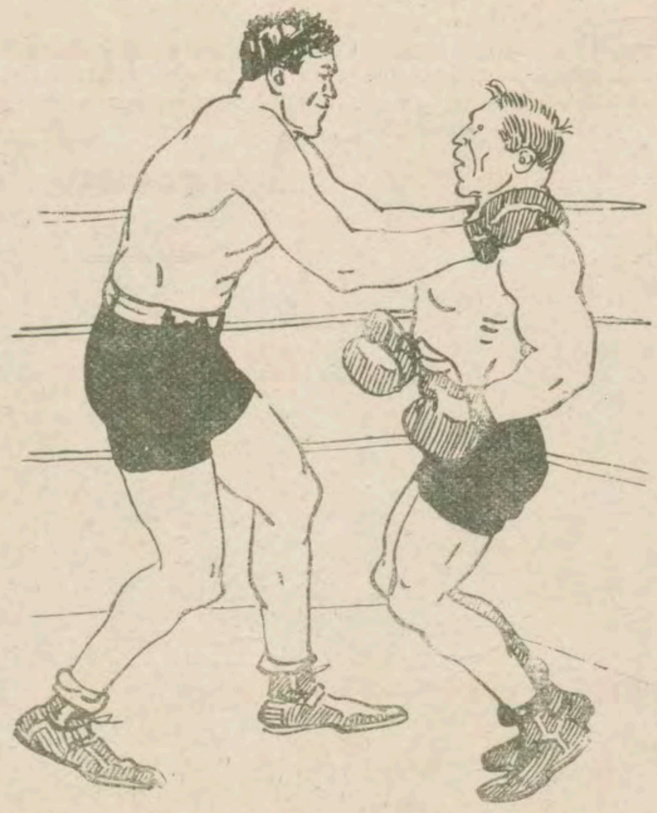
Ce fut au quatrième round, si je me souviens, que j'envoyai a Tom un swing au corps qui l'ébranla. Il vint en clinch et se mit à frapper dans le corps à corps, quoique cela eût été interdit dans nos conventions. Je le repoussai et lui envoyai un crochet du gauche au menton qui le fit chanceler. Sharkey prit du champ et recula jusqu'à son coin, derrière lequel se trouvait toute la troupe des marins, alors il tourna la tête pour les regarder; on m'expliqua plus tard qu'il avait l'habitude de tourner ainsi la tête, tout en regardant du coin de l'œil ce qui allait lui arriver.

J'étais tout à fait en train et je combattais de plus en plus dur à chaque round. Pendant un corps à corps, nous entendîmes soudain un craquement sinistre et sourd et nous nous arrêtâmes tous les deux, laissant pendre nos mains en regardant autour de nous. Une rangée de sièges temporaires placés dans la galerie supérieure venait de s'écrouler et une couple de centaines de spectateurs avaient été projetés contre la balustrade. Fort heureusement, celle-ci était solide et ne céda pas, sans cela les malheureux seraient tombés sur la tête de ceux qui étaient au-dessous. Nous cessâmes de combattre un instant et, à ce moment même, il y eût encore une autre travée qui tomba sur le sol.

Au septième round, Sharkey commença à s'irriter et se précipita sur moi comme s'il avait voulu me jeter en dehors du ring. Deux ou trois fois, il me poussa dans les cordes.

— La prochaine fois, il faut lui montrer un échantillon de votre force, me dit Van Court, quand je fus retourné dans mon coin.

Au round suivant, Tom se jeta sur moi, la tête en avant, comme un taureau. Je tendis les deux bras et le saisis par les deux épaules. Alors j'écartai mes pieds pour avoir une bonne prise sur le sol et je me mis à le secouer, comme un instituteur secoue un enfant à l'école. Ce fut la plus grande surprise de sa vie pour le Marin. Il avait l'habitude de bousculer tout le monde et d'user de sa force pour abîmer tous ceux qu'il pouvait joindre. Je lui donnai quelques bonnes secousses, puis j'avançai lentement en le repoussant devant moi, près de la moitié du ring, je lui frottai les épaules contre les cordes et le tins fixé là un instant, puis je laissai tomber mes mains et me reculai. Tom me regarda avec l'expression la plus comique que j'ai jamais vue et, pendant au moins deux rounds, il se conduisit en parfait gentleman. Quand il frappait dans un clinch, il s'excusait.



JE LE PRIS PAR LES DEUX ÉPAULES ET LUI FROTTAI LE DOS CONTRE LES CORDES.

Au milieu du combat, Tom se mit à prendre la garde basse, mais, juste à ce moment je l'envoyai à terre par un coup droit à la mâchoire. Il se releva avec un sourire et se jeta sur moi les deux poings en avant, comme un sauvage. Il m'envoya quelques bons coups, mais, la plupart du temps je l'atteignais le premier. Je commençai à étudier la façon d'agir de Sharkey. Il avait un faible pour le gauche et pour les doublés. Il arrrivait avec le gauche en arrière, lançait son swing et redoublait immédiatement du droit. S'il manquait du gauche, il avait des chances de réussir avec le droit. Mais je ne tardai pas à me rendre compte que, pendant qu'il retirait le bras gauche, il était facile de le toucher du gauche à la mâchoire ou de lui porter un coup droit au corps, avant que le sien ne soit parti. Aussi, jusqu'à la fin du combat, je le touchai ainsi dur et souvent. Tom était fatigué, à la fin des reprises, mais il reparaissait aussi frais que jamais après chaque repos.

Je frappai dur, pendant le dernier round, et il frappait dur aussi, car j'essayai une couple de bons swings, à la fin, Greggains me donna la décision, Sharkey sortit du ring tout à fait furieux, mais il ne trouva rien à dire si ce n'est qu'il me demanderait sa revanche.

(A suivre). J.-J. JEFFRIES.

(1) L'auteur des amusants croquis qui illustrent ces mémoires.

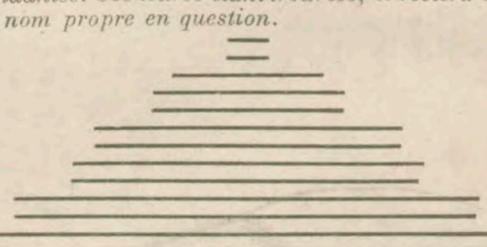
Notre Concours de Jeffries[1]

QUEL EST CE MOT ?

Une série de questions sportives sont posées à nos lecteurs : 2.000 francs de prix leur sont offerts.

Nous proposons aujourd'hui une énigme nouvelle, d'une formule originale aux lecteurs qui suivent chaque semaine notre Concours de Jeffries.

Chacun des traits ci-dessous représente l'une des lettres composant un nom propre que l'on trouvera remplacé par des astérisques, dans le feuilleton d'aujourd'hui. Les différentes longueurs de ces traits, sont calculées proportionnellement au rang qu'occupent dans l'alphabet les lettres correspondantes. Ces lettres étant trouvées, il restera à reconstituer le nom propre en question.



Rappelons que pour prendre part à notre concours, il suffit de détacher chaque semaine le bon spécial qui se trouve dans nos pages d'annonces et de le conserver soigneusement jusqu'à la fin des Mémoires de Jeffries.

A ce moment nous ferons paraître une page spéciale sur laquelle seront réservées des cases particulières permettant de coller chaque bon, avec, en regard, un espace prévu pour la solution.

Afin d'éviter les *ex-æquo*, nous avons posé la question suivante aux concurrents :

Quel sera le nombre de lecteurs qui participeront à ce concours ?

Voici la liste des 2.000 francs de prix que nous avons affectés à notre grand concours :

1er PRIX : *Un magnifique chronomètre Just en or, avec sa chaîne, valeur 500 francs.*
2e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, tirage de luxe, valeur : 450 francs.*
3e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, reliée peau, valeur : 250 francs.*
4e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, cartonnée, valeur : 170 francs.*
5e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, brochée valeur : 140 francs.*
6e PRIX : *100 francs en volumes.*
et 500 francs d'autres prix en volumes.

Ces ouvrages seront choisis par nous, dans le catalogue de la Librairie Pierre Lafitte et Cie et seront délivrés aux lauréats, dans nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées, Paris.

Voir page VI des Annonces le Bon qui devra être joint à la réponse collective aux différentes questions qui feront l'objet de ce concours. CALCHAS.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTE, dir.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.

L'ANGLETERRE BAT LA FRANCE EN RUGBY

LA PASSE AUX TROIS-QUARTS

La rencontre France-Angleterre s'est terminée par une victoire des Anglais qui triomphèrent par 18 points à 8. Ce résultat fut surtout le fait des trois-quarts de l'équipe d'Outre-Manche qui dominèrent manifestement pendant les 20 premières minutes du jeu.

UNE SORTIE DE MÊLÉE

Nos avants solides et vigoureux dominèrent les adversaires au cours de la seconde mi-temps. Sur notre photographie, l'on voit la mêlée céder sous les efforts des équipiers français qui tentent d'emmener la balle en dribblant.

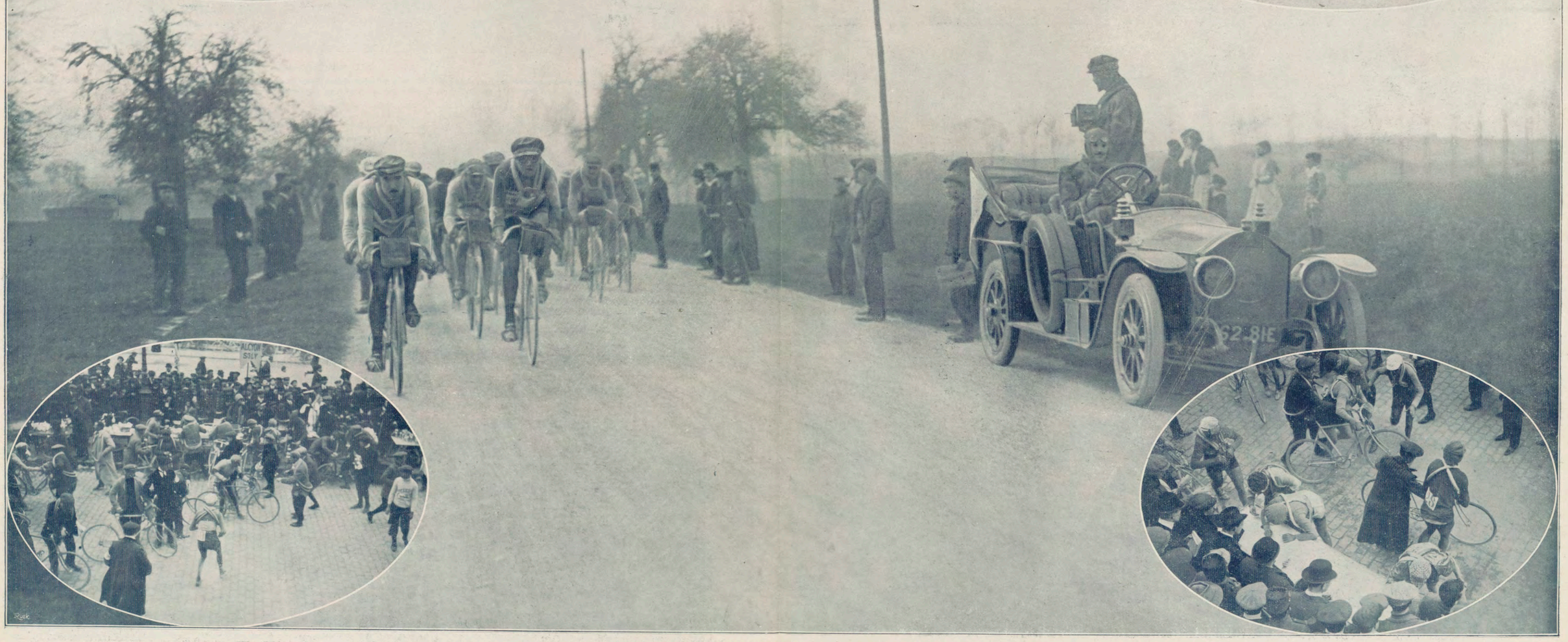
UNE CHARGE DES TROIS-QUARTS ANGLAIS

Les trois-quarts centre anglais et notamment Birhett furent absolument étourdissants; bien servis par le demi d'ouverture, Coverdale, ils réussirent successivement quatre essais, et Coverdale un drop-goal. De leur côté, Dufau et Failliot marquèrent 8 points pour la France.

CRUPELANDT REMPORTE LE XVII[e] PARIS-ROUBAIX

Le Numéro : 50 Centimes

(Photographies de nos envoyés spéciaux).



QUELQUES PHASES DE LA COURSE CLASSIQUE PARIS-ROUBAIX.

La dix-septième course Paris-Roubaix s'est disputée dimanche dernier. 118 coureurs y prirent part et se livrèrent la chasse sur les 266 kilomètres du parcours. Le peloton de tête resta compact pendant presque tout le temps. Ce n'est que vers la fin, sur les pavés du Nord, qu'il se désagrégea. A Hénin, à 43 kilomètres de Roubaix, avec 14 minutes d'avance sur l'horaire, passaient ensemble Leturgie, Lapize, Crupelandt et Defraye, mais ils étaient aussitôt suivis par un groupe très fourni où se reconnaissait Garrigou. La victoire se décidait seulement à l'emballage où le Roubaisien Crupelandt réussissait, à s'assurer 2 longueurs sur Garrigou. Il avait mis 8 heures 30 pour accomplir le trajet. Les deux premiers précédaient Leturgie, révélation de l'épreuve, de 200 mètres. Lapize était quatrième à 250 mètres devant Defraye, Masselis, de Ruyter, etc... Les coureurs se plaignirent tous de la poussière qui les aveuglait malgré les lunettes d'automobiles dont la plupart s'étaient muni. Petit-Breton déjà blessé de cette façon à Milan-San Remo ne put surmonter la douleur et dut abandonner avant Breteuil, terrassé par la souffrance alors qu'il était dans le peloton de tête. En haut, à gauche, le départ. A droite, à la poursuite des leaders après Pontoise. En bas, à gauche, au contrôle de Beauvais. A droite, Defraye (28) repart à Beauvais, tandis que Lapize se prépare à signer après Beaugendre. Au milieu, le peloton de tête après Beauvais. Sur le bas côté de la route, l'excellente voiture Benz que les directeurs de cette célèbre marque, qui possède tous les records du monde de vitesse, avaient bien voulu mettre à la disposition de la *Vie au Grand Air* pour suivre la course.

LA RENCONTRE FRANCE - ANGLETERRE

UNE MÊLÉE OUVERTE

Au sortir d'une mêlée ouverte, deux avants anglais tentent de partir avec le ballon, ils en sont empêchés par Cadenat et Larribau. Ce dernier retient l'un d'eux par la ceinture.

UNE CHARGE DES ANGLAIS

A la suite d'une remise en jeu, la balle est saisie par un avant anglais qui charge tête baissée et se fait arrêter par le bayonnais Forgues. Dans le médaillon, Brougham tombe et manque la balle qui va terminer sa course en touche. Cette photographie fut prise au cours de la seconde mi-temps, alors que nos avants se montrèrent supérieurs aux avants anglais.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI, dir.

Le Gérant : CAMILLE GUYOT.